MARYNARZ POLSKI



Dwa okręty — dwie epoki

ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 1 – 15 grudnia 1947 r.

CENA zł. 20.—

Nr. 29

Dziś w numerze:

2 TYGODNIE NA WYBRZEŻU

„Przyjaciół poznaje się w biedzie" — tak mogą powiedzieć kapitanowie wielu statków obcych bander, które przybyły do naszych stoczni w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, celem dokonania remontów. Ogółem w ciągu października br. przybyło do tych stoczni 17 zagr. statków. Na pierwszym miejscu stoi bandera szwedzka (8 statków) na drugim — norweska (5), grecka (2), angielska (1), duńska (1).

* * *

Po Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Ustce — dwa dalsze porty polskie Darłowo i Kołobrzeg przygotowują się do „uroczystej premiery". Jeszcze w bież. miesiącu wejdą pierwsze statki zagraniczne do Darłowa po węgiel. Na razie można będzie przeładowywać tam zaledwie po kilkaset ton węgla dziennie, ale wiemy, że „nie od razu Darłów odbudowano", więc i ten port stanie po jakimś czasie do współzawodnictwa ze swymi starszymi braćmi.

* * *

Gdańskie Zakłady Olejarskie „Amada" rozpoczęły niedawno produkcję margaryny. Zdolność przetwórcza tych zakładów wynosi 6000 ton rocznie.

Z uwagi na to, że zakłady te przed rozpoczęciem produkcji pokonały szereg niezwykłych trudności technicznych, podobno dla uczczenia tych zasług nazwa „Amada" zostanie zmieniona na: „Niezwyciężona Amada".

* * *

Nie taki diabeł straszny jak go malują, a niektórzy nawet twierdzą, że diabeł morski na przykład wygląda zupełnie sympatycznie.

Morskie Laboratorium Rybackie posiada w swych zbiorach oprócz wyżej wzmiankowanego diabła również i złocistego dorsza, który posiada złociste płetwy i głowę. Złowiony został w odległości 6 mil na północ od Helu.

W związku z tym, „herbowe" dorsze poczuły się znacznie pewniej, wobec groźby usunięcia ich z gdyńskiego herbu, na który ma być rozpisany nowy konkurs.

* * *

W myśl planu „GD" zbudowany zostanie w okolicy gdyńskiego dworca kolejowego węzeł komunikacyjny, łączący wylot arterii ze śródmieściem. Przewidywana jest również budowa wiaduktu idącego od Ośrodka Zdrowia w prostej linii na ul. Śląską, oraz budowa wiaduktu od ulicy Kwiatkowskiego.

Arteria szybkobieżna powstanie w ramach planu trzyletniego

* * *

Morskie Laboratorium Rybackie w Gdyni przeprowadza badania nad składem chemicznym wody morskiej. Ostatnio stwierdzono wzrost soli w wodach przydennych na głębi gdańskiej. Złośliwi twierdzą, iż stało się to na skutek tego, że ceny na niektóre towary stały się ostatnio na Wybrzeżu mniej słone co z kolei wskazywałoby na to, że w naturze nic nie ginie, a jedynie zmienia właściciela.

* * *

Społeczeństwo nasze staje się coraz bardziej zjednoczone, czego dowodem może być chociażby połączenie Biura Odbudowy Portów z Głównym Urzędem Morskim. Stworzenie jednej instytucji koordynującej dział pracy administracji portów wraz z ich odbudową, z pewnością przyczyni się do podniesienia sprawności, a tym samym i wydajności naszych ośrodków handlu zamorskiego.

* * *

W myśl zasady: „co cesarskie cesarzowi, a co gdańskie Gdańskowi" do portu w Gdyni zawinęły dwa rewindykowane holowniki: „Ernst" i „Richard Damme". O ile stan „Ernsta" jest zadowalający, o tyle „Richard Damme" jest nieco „wypompowany", mimo iż jest wyposażony w doskonałą pompę, zdolną do wypompowania 900 m. sześc. na minutę co też pozwala przypuszczać, że zostanie on użyty do pracy ratowniczej w porcie.

* * *

Statek „Lech" utrzymujący regularną komunikację między Gdynią a Londynem, przywiózł oprócz drobnicy i poczty 4 żywe lisy i 30 sztuk nurków.

Z żalem dowiadujemy się, że nurki te nie zostaną użyte do prac podwodnych w naszych portach, bowiem przeznaczone są dla hodowcy w Cieszynie.

* * *

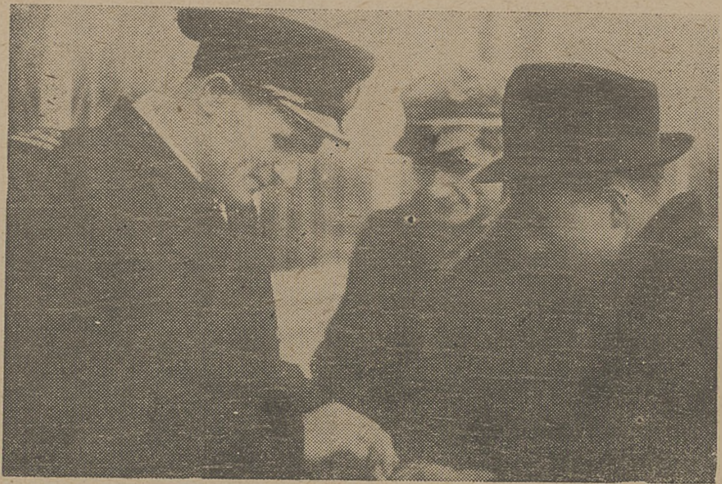
Fuzja, to nie tylko nazwa popularnej ongiś broni palnej. Rzeczywiście broń ta nie ma chyba nic wspólnego z fuzją dwóch stoczni gdańskich Nr 1 i 2 — które połączyły się pod wzgl. organizacyjnym, administracyjnym i personalnym. Potężny ten obecnie warsztat otrzymał nazwę „Stocznia Gdańska". Dysponuje ona: 8-ma nowoczesnymi pochylniami, 2-ma kadłubowniami, 2-ma dokami, 2 pontonami, szeregiem dźwigów, z których największy jest 100 ton, o własnym napędzie, szeregiem warsztatów, parkiem maszyn, etc.

* * *

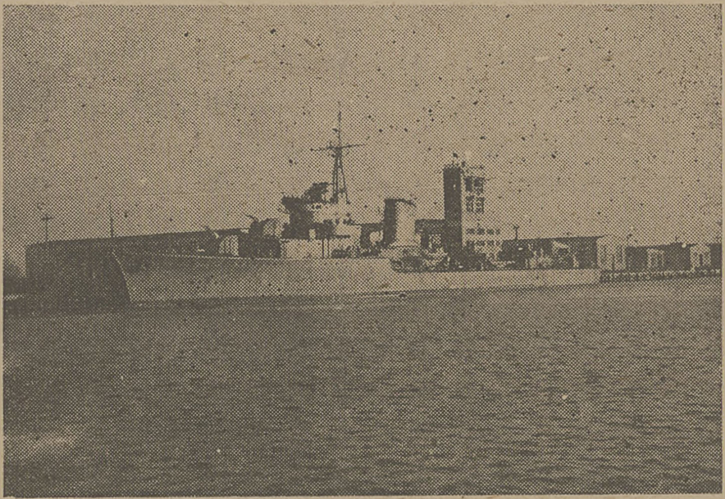
Zdawałoby się, że gratka dla reakcjonistów: zmiana granic... Ale musimy ich srodze rozczarować. Mowa tu o zmianie granic powiatu malborskiego. Dotychczasowy obszar i położenie tego powiatu czyniły z niego niepełną jednostkę adm.-gospodarczą. W przeciwieństwie do niego np. powiat gdański odczuwał poważne niewygody z powodu zbyt wielkiego obszaru, położonego po obu stronach Wisły. Te obustronne niedogodności pow. malborskiego i gdańskiego są usprawiedliwieniem wspomnianej zmiany granic:

gm. Żuławiec odeszła do pow. elbląskiego, do pow. malborskiego włączono gromadę złotowską z pow. sztumskiego, oraz z pow. gdańskiego gminy — Kałdowo, Nowy Staw, Mątwy Wielkie, Lichnawy i Mieczkowo Wielkie.

bis.



W ramach Tygodnia Pomocy Akademikowi odbyła się na Wybrzeżu kwesta, oraz bal, z którego dochód przeznaczony został na instalację pieców w Domach Akademickich. Bo nie zawsze „gorące serca zwalczą mróz". Niestety, potrzebne są w tym celu przede wszystkim pieniądze.



O.R.P „Błyskawica" po raz pierwszy w swej historii zawinęła w listopadzie do polskiego Gdańska.

Niżej: Przed kilkoma dniami odbyło się w Oficerskiej Szkole Mar. Woj. uroczyste zaprzysiężenie pierwszego powojennego rocznika podchorążych Mar. Woj., na które przybyło Dowództwo Mar. Woj. z kontradmirałem Steyerem na czele, Przewodniczący MRN ob. Stolarek, zaproszeni goście i rodziny podchorążych.



„ŚCISŁY SOJUSZ" w S.S.M.

Szkoła Specjalistów Morskich gości już od kilku miesięcy niecodziennych kursantów. Przybyli oni do „Szkoły wilczków morskich", by zapoznać się z tajnikami służby morskiej. Jeszcze przed kilku miesiącami nosili zwykłe, piechocińskie mundury i tylko jasno zielony otok na czapce wskazywał, że należą do Wojsk Ochrony Pogranicza. Od 2 lat już pełnią w dzień i w nocy straż nad polskim Wybrzeżem, patrolując je na przestrzeni od Braniewa do Świnoujścia.

Dziś tych samych żołnierzy spotykamy na dziedzińcu SSM-u w granatowych marynarskich mundurach, a nierzadko i na pokładach małych okrętów, patrolujących wody przybrzeżne.

W jaki sposób dokonała się ta metamorfoza, jakie były jej przyczyny?

Właśnie na kursie motorzystów w SSM spotykamy pierwszych marynarzy ze złotym napisem na granatowej czapce: „W. O. Pogranicza".

— Jak to się stało, że znaleźliście się w Szkole Specjalistów Morskich i nosicie marynarskie mundury? — pytamy młodego plutonowego — dowódcę drużyny wopistów morskich.

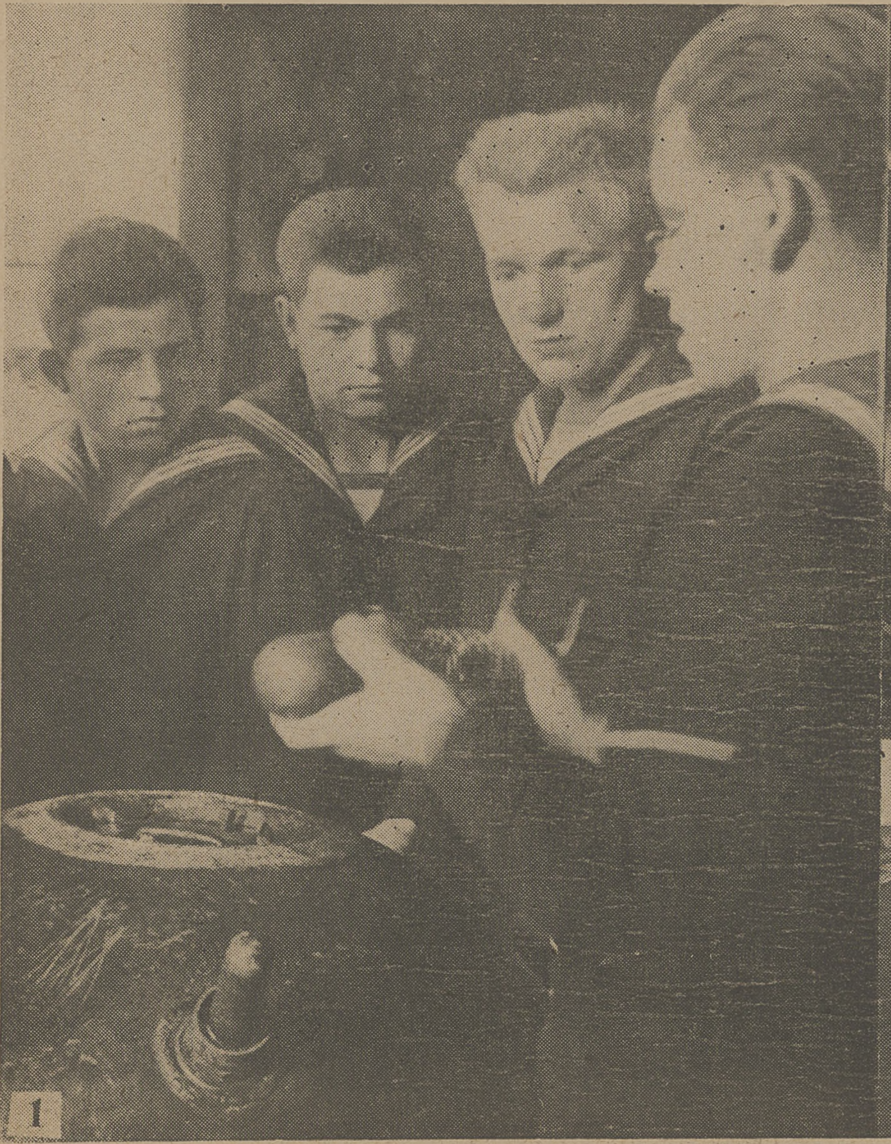
— Zostaliśmy wysłani tu, aby przejść przeszkolenie morskie, głównie w obsłudze motorów okrętowych i sygnalizacji. Morski Odcinek WOP-u ma za zadanie nie tylko strzec brzegu, ale i wód terytorialnych. W początkach naszej służby nie posiadaliśmy jednak taboru pływającego, tak że trudno nam było utrzymywać kontrolę na wodach przybrzeżnych, z czego oczywiście korzystali przemytnicy. Dziś sytuacja całkowicie zmieniła się. Otrzymaliśmy od Marynarki Wojennej i władz morskich szereg małych, ale szybkich, jednostek morskich. Są to przeważnie kutry szybkobieżne. Każdy z nas zdaje sobie sprawę z tego, że „ścisły sojusz" WOP'u z Marynarką Woj. jest konieczny i — trzeba dodać — całkiem przyjemny — kończy z uśmiechem młody wopista.

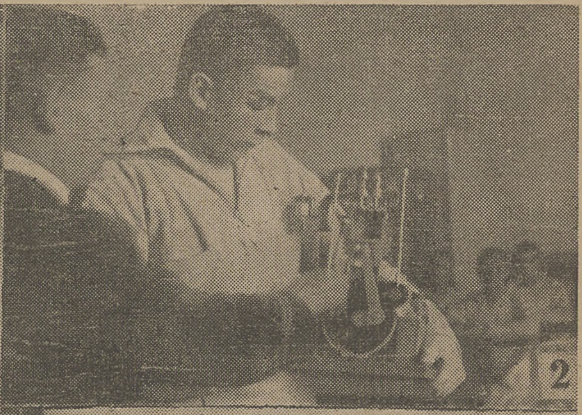
Jesteśmy na wykładach. Przy modelach motorów okrętowych staje grupa wopistów i „prawdziwych marynarzy" z SSM-u. Starszy bosman — instruktor objaśnia szczegółowo działanie sprężarek, skraplaczy, tłoków i innych części motorów. Marynarze pomagają swym kolegom z lądu w opanowaniu niełatwej wiedzy morskiej.

Przez okna wychodzące na obszerny dziedziniec widzimy marynarzy, wykonujących ćwiczenia sygnalizacyjne. To także wopiści, którzy obejmą po ukończeniu wyszkolenia wachty sygnalizacyjne na pokładach swych zwinnych okręcików.

Wyszkolenie kadr morskich dla Marynarki Wojennej i WOP-u idzie „całą naprzód" i zapewnia wzrost bezpieczeństwa naszym granicom morskim.

(jw)









Objaśnienie zdjęć:

1. Instruktor przed chwilą z zachowaniem ostrożności zdjął ochraniacz z czopu miny morskiej i objaśnia jego budowę początkującym minerom.
2. Motorzyści z zainteresowaniem słuchają wykładu instruktora o działaniu części silnika.
3. Kursanci z plutonu torpedo-minerów zapoznają się z budową motorka poruszającego torpedę.
4. Bosman-instruktor pokazuje obsłudze działa jak należy naprowadzać lufę na cel.

Kmdr. por. Jerzy Staniewicz

Kanonierki w kampanii wrześniowej 1939 r.

Poniżej rozpoczynamy cykl notatek „Wrześniowe walki o Wybrzeże", pióra jednego z uczestników obrony Helu.

W skład przedwojenny Marynarki Wojennej wchodziły dwie kanonierki: O.R.P. „Komendant Piłsudski" i O. R. P. „Gen. Haller". Zostały one zakupione w Finlandii i sprowadzone do Polski w latach 1921—22. Dzięki swej solidnej budowie, niezawodnym mechanizmom (maszyny tłokowe) i wysokim zaletom morskim, okręty te były w dużym stopniu niezależne od warunków atmosferycz. Jako okręty szkolne, których role prawie że nieprzerwanie spełniały — wykonały one pionierską pracę w zakresie szkolenia i zaprawiania do służby na morzu oficerów, podchorążych i szeregowych. Niejedną odbyły po Bałtyku podróż, niejeden odwiedziły port i niejeden też solidny sztorm wypróbował swej siły na ich kadłubach.

Przez kilka ostatnich lat przed wojną, jako okręty szkolne (sygnałowy i maszynowy) wchodziły w skład organizacyjny Centrum Wyszkolenia Specjalistów Floty (C.W.S.F.), którego ośrodkiem był O.R.P. „Bałtyk". Przez ostatnią kampanię letnią pływały z podchorążymi Szkoły Podchorążych Mar. Woj.

Po zarządzeniu mobilizacji alarmowej w dniu 24 sierpnia grupę kanonierek wcielono do Dyonu Minowców (O.R.P. typu „Czajka"). Na równi z trałowcami rozpoczęły one pełnienie służby patrolowej na przedpolu portu gdyńskiego.

W dniu 1 września 1939 r. koło godz. piątej rano patrolujący przed Gdynią O. R. P. „Gen. Haller" przejął szyfrowaną depeszę z radiostacji „Kujawiak" (Westerplatte) adresowaną do Dowódcy Floty. Użyto w niej szyfru zastrzeżonego wszelkimi rygorami jedynie i wyłącznie na okres wojny. Krótka i wymowna treść: „Jesteśmy napadnięci". Coś się zaczynało!... To owe „coś" w nastrojach ówczesnego okresu mogło być dwojakie: prowokacja ze strony Gdańska, lub wojna z Niemcami. W godzinę później nie było już żadnych wątpliwości — Niemcy rozpoczęli działania. Padły na Wybrzeżu pierwsze bomby lotnicze na lotnisko cywilne w Rumii i lotnisko Morskiego Dyonu Lotniczego (M. D. Lot.) w Pucku. Byli zabici i ranni. Jedną z pierwszych ofiar wojny był też Dowódca M. D. Lot. — kmdr por. pil. Szystowski Edward.

Krótko przed godziną szóstą rano — O. R. P. „Gen Haller" będący jeszcze poza portem, odebrał z punktu obserwacyjnego Dowództwa Floty sygnał, uprzedzający o przelocie w kierunku Szwecji w godzinach rannych trzech naszych samolotów do których, rzecz oczywista, nie należało strzelać. W okresie ostatnich miesięcy przed wojną — uprzedzenia takie były konieczne. Częste wypadki prowokacyjnych lotów maszyn niemieckich, które bez najmniejszych skrupułów próbowały przelatywać nad terenami wyraźnie zastrzeżonymi — zmuszały naszą artylerię pltn. do spędzania nieproszonych gości z niewłaściwych kierunków. Sposób owego „spędzania", był niejednokrotnie tematem pretensji i pouczeń ze strony Warszawy.

W konkretnym wypadku, za kulisami urzędowo zapowiedzianego przelotu polskich maszyn do dnia dzisiejszego kryje się nierozwiązana zagadka. Należy również podkreślić, iż zawiadomienie o przelocie nadeszło przez stację Hughesa w późnych godzinach wieczornych dnia 31 sierpnia — bezpośrednio z Dowództwa Armii „Toruń". Zawiadomienie to nie wzbudzało najmniejszych podejrzeń. Czym więc należy tłumaczyć, że zamiast maszyn polskich mieliśmy w czasie zapowiedzianym odwiedziny niemieckich samolotów rozpoznawczych — pozostaje tajemnicą.

O godzinie 6.10 poprzez poranną mgiełką dostrzeżono na O. R. P. „Gen. Haller", (który w tym momencie znajdował się w odległości 4 mil morskich od boi wejściowej „Gd"), nadlatujące od strony Gdańska 3 samoloty. Szły one na bardzo małej wysokości. Trzy pętle, wykonane nad okrętem, nie pozostawiły najmniejszych złudzeń co do ich przynależności państwowej. Odeszły w kierunku zatoki Puckiej. W czasie powrotnej drogi do portu „Gen. Haller" był świadkiem przelotu tychże maszyn nad terenem Portu Wojennego na Oksywiu — tym razem już przy akompaniamencie artylerii pltn., strzelającej zarówno z lądu jak i z okrętów stojących w basenach. O.R.P „Gen. Haller" ocumował się przy ostrodze basenu Nr 1 (obecnego X), gdzie już stał „K-dant Piłsudski". W chwilę po dobiciu otrzymał rozkaz zawiadamiający o wydzieleniu grupy kanonierek z Dyonu Minowców i o podporządkowaniu ich wprost Dowódcy Morskiej Obrony Wybrzeża Morskiego (D.M.O.W.M.).

O godz. 9.30, na okręty stojące w porcie nadszedł nareszcie sygnał nakazujący otwarcie kopert, oznaczonych specjalnym hasłem. Zawarta w nich krótka treść: „Działania wojenne przeciwko N. rozpoczęte" — tylko formalnie określiła stan rzeczy faktycznie istniejący już od wczesnych godzin na Wybrzeżu. Atak na Westerplatte rozpoczął się o godz. 4.17 rano.

Logicznym skutkiem porannego lotu rozpoznawczego — był nalot bombowców. O godz. 13.45 zjawia się nad portem wojennym Gdynia, 30 bojowych samolotów npla. Główny ich cel— to zniszczenie okrętów, a zwłaszcza dwóch okrętów podwodnych i O. R. P. „Gryf", które w godzinach porannych znajdowały się jeszcze w basenach. Na baseny i nadbrzeża padają liczne bomby. Port broni się zażarcie — przeżywając swój chrzest bojowy. Kanonierki na równi z innymi okrętami biorą czynny udział w odpieraniu atakującego nieprzyjaciela. Między O.R.P. „Bałtyk", a ostrogą padają bomby. Jedna z nich uszkadza na „Hallerze" przewód parowy od windy kotwicznej i maszynki sterowej. Od odłamków ginie dwóch artylerzystów: st. mar. Dercz i st. mar. Soboczyński. Kadłub i nadbudówki kanonierek są posiekane — widnieje sporo dziur. Według obserwacji d-cy O. R. P. „Gen. Haller" — N. K. M-y kanonierek zestrzeliły samolot, który spadł na cyplu oksywskim, w rejonie budynku starej latarni morskiej.

Nalot trwał 20 — 25 minut i spowodował ciężkie straty. Zatonął O. R. P. „Mazur" ostrzeliwując npla do ostatniej chwili, gdy pokład częściowo był już pod wodą. O. R. P. „Nurek" — trafiony bezpośrednio rozleciał się w strzępy. Straty w ludziach bardzo poważne. Na samym tylko „Mazurze" nie doliczono się 34 ludzi na stan 74 — nie biorąc pod uwagę dużej ilości rannych.

W końcowej fazie ataku kanonierki otrzymały rozkaz opuszczenia portu i wyjścia na redę. Towarzyszy im s/s „Gdynia", stojący dotąd przy burcie „Bałtyku". O.R.P. „Gen. Haller", wobec uszkodzenia przewodów parowych — manewruje na sterze awaryjnym. Wiedzeni niezawodnym instynktem ludzi morza „tłoczą się" w północnym wyjściu, nie korzystając z głównego, w środek którego akurat w tym momencie padają pierwsze 280 mm pociski ze „Schleswiga", stojącego w Gdańsku.

Po wyjściu z portu , grupa kanonierek krąży wzdłuż wybrzeża Kępy Oksywskiej pomiędzy jej cyplem a Mechlinkami.

(D. c. n.)



WRZESIEŃ 1939 r.

TORPEDOWIEC ORP „MAZUR" na pół zatopiony skutkiem nalotów nieprzyjacielskich.

Częściowy wykaz poległych na Wybrzeżu w kampanii wrześniowej

Pułkownik Dąbek Stanisław, D-ca Lądowej Obrony Wybrzeża Morskiego.
Kmdr por. pil. Szystowski Edward, D-ca M. D. Lotniczego.
Kmdr ppor. inż. Horyd Zygmund, D-ca Baonu Mar. Woj.
Kmdr ppor. Kwiatkowski Stefan, D-ca ORP „Gryf".
Kapitan Bieszyński Jerzy, D-ca Pociągu Panc. „Smok Kaszubski".
Por. Kosko Stanisław, D-ca s/s „Gdynia".
Por. Okoński Tadeusz, Minownia.
Ppor. mar. Dandelski, ORP „Gryf".
Ppor. mar. Mielczarek Zbigniew, ORP „Mewa".
Ppor. mar. Hernes, Baon Mar. Woj.
Ppor. rez. mar. Werner Stefan, przydział niezn.
Ppor. rez. mar. Mistat, przydział nieznany.
Chor. mar. Tomasiewicz, d-ca ORP „Nurek".
Szyper I klasy Truszczyński Zygmunt, kapitan s/s „Wanda".
St. mar. Babiński, ORP „Nurek".
St. mar. Bacior Maciej, ORP „Gryf".
Mar. Bielawa Leon, 1-szy D. A. PL.
Mat ndt. Birnbach Stanisław, ORP „Jaskółka".
Mar. rez. Bizewski Leon, 2-gi D. A. PL.
Mar. Czarnecki Karol, Kadra Floty.
Mat ndt. Czerniak Jan, ORP „Mewa".
Bosman Dziwisz Józef, ORP „Nurek".
St. mar. ndt. Ejdowski Artur, ORP „Mewa".
Mat zaw. Elwart Zenon, Baon Mar. Woj.
Mar. rez. Faust, 2-gi D. A. PL.
Mar. rez. Grześkowiak E. 1-sza Komp. M.D. Lotn.
St. mar. Hebel, 2-gi D. A. PL.
St. mar. Hereta Rudolf, ORP „Czajka".
St. bosman Jagodziński Michał, M. D. Lot.
St. mar. Jastrzębski, M. D. Lot.
Mar. Jenczelewski, ORP „Gryf".
Mat. rez. Karpowicz, ORP „Gryf".
Mar. rez. Karwacki, M. D. Lot.
Mat rez. Klepczyński, ORP „Mazur".
Mar. Kozioł Jan, ORP „Jaskółka".
Mat. rez. Krajewski, ORP „Mazur".
St. mar. ndt. Krawczyk, ORP „Haller".
Mar. rez. Kubalewski, M. D. Lot.
St. mar. Kujawski, ORP „Gryf".
St. mar. Kwiatkowski Eugeniusz, ORP „Wicher".
Mar. rez. Laffert, DAN — bateria 31.

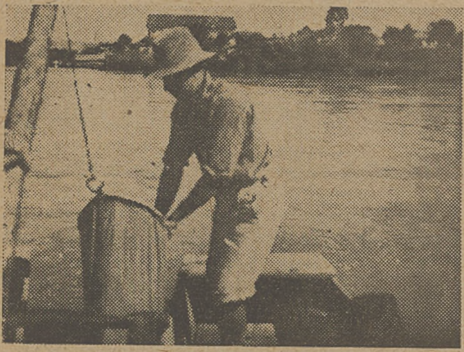
(Ciąg dalszy na str. 14)

Korespondencja własna „M.P."
Sao Paulo, październik 1947 r.

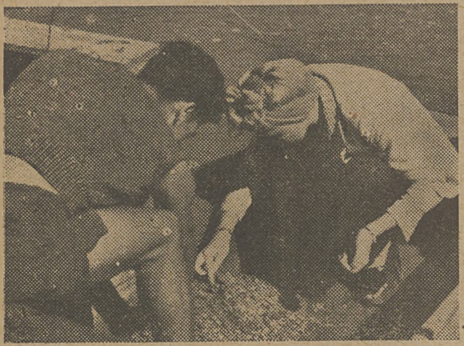
ŁOWCY DIAMENTÓW

W poszukiwaniu złudnego szczęścia...











W swoich wędrówkach po ziemi brazylijskiej, która mocno przesiąknięta jest potem naszych Rodaków, przybyłych tu przed laty w poszukiwaniu chleba, spotkałem p. Jana Gierunia z Lubelszczyzny. Przybył do Sao Paulo w 1936 r. mając 18 lat — bez kwalifikacji i znajomości języka. Z początku pracował w belgijskiej firmie budowlanej w Rio de Janeiro. W 1940 r. zapisał się na ochotnika do wojska polskiego we Francji, lecz zanim wyruszył Francja padła. Z kolei przyjaciel jego, właściciel 700 ha. fazendy (farmy) zaproponował mu pracę na roli. Pełen entuzjazmu i chęci wyrobienia się w tym zawodzie, mając pod sobą ok. 150 ludzi, młody Gieruń wziął się do sadzenia ryżu i kukurydzy. W ciągu 6 tygodni zasadzili 200 ha. Prędko jednak skończyła się jego kariera agronoma. Teren bowiem, na którym zasadził ryż, zalała znajdująca się w pobliżu rzeka. Rozgoryczony wrócił do Sao Paulo, ale bynajmniej nie zrezygnował z dalszej pogoni za szczęściem. Dawno wraz z innymi Polakami, przybyłymi tu z Europy. zorientował się, że mit o leżących na ulicy dolarach jest niczym innym, tylko bajeczką nie tyle dla grzecznych dzieci, ile dla naiwnych emigrantów.

Niebawem nadeszła okazja. W poszukiwaniu straconego czasu i niestraconych jeszcze nadziei dorobienia się, p. Gieruń spotyka pewnego angielskiego inżyniera, litewskiego robotnika i amerykańskiego medyka — i któregoś pięknego dnia zapada decyzja wspólnej wyprawy po diamenty do stanu Goias, na rzekę Rio dos Belas. Każdy z nich przechodzi specjalny kurs nurków i po odpowiednich przygotowaniach technicznych „wielka czwórka" udaje się w r. 1942 na poszukiwanie drogich kamieni.

Po uciążliwej podróży przybyli na miejsce, rozbili namiot w pobliżu innych poszukiwaczy i rozpoczęli żywot graczy o wysoką stawkę, lub kompletne bankructwo. Dzieje tych ludzi, gdy o nich usłyszałem z ust uczestnika wyprawy, do złudzenia przypomniały mi historie Jacka Londona o poszukiwaczach złota w Klondyke na początku XX w.

Jak się okazuje, istnieją dwa sposoby wyciągania kamieni półszlachetnych. Pierwszy: kopie się obok rzeki na „podejrzanym" terenie ziemię. tak głęboko, aż dochodzi się do piasku. Piasek wyciąga się na powierzchnię, przemywa obok w rzece i grzebie, czy coś nie zabłyśnie. Drugi sposób, praktykowany przez wyżej wspomnianą wyprawę: wyciąganie kamieni bezpośrednio z dna rzeki. W tym celu nurek po założeniu skafandra (tylko do pasa. aby mieć większą swobodę ruchów) schodzi z tratwy, zakotwiczonej na środku rzeki na dno, nabiera do skórzanej torby o metalowym spodzie piasek który z kolei wyciąga się na powierzchnię i przemywa przez sito. Z szybciej bijącymi sercami członkowie wyprawy szukają skarbu, grzebiąc kamyki palcami, lub pałeczkami. Na dno schodzą wszyscy po kolei, — należy to do umowy. Poza tym ciekawym jest fakt. że choć w tego rodzaju wyprawach biorą często udział ludzie o podejrzanej przeszłości, to jednak w tym wypadku wszyscy oni starają się zachować najdalej idącą solidarność.

Do rzadkości należy wypadek, gdy ktoś z uczestników, znalazłszy diament, ukryje go przed wspólnikami. Nic dziwnego, czekałaby go surowa kara, a kto wie, czy nie ukamienowanie. Opowiedziano mi również, że gdy wyprawa taka, złożona z licznych uczestników, zabiera z sobą kucharza, ten — według niepisanego, lecz obowiązującego tu prawa otrzymuje na wyłączną własność zawartość pierwszego wyciągniętego z dna rzeki worka, bez obowiązku dzielenia się ewentualną zdobyczą z innymi.

Wróćmy jednak do wyprawy naszego rodaka.

Po 6-ciu miesiącach poszukiwań. wspólnicy stwierdzili, że dalsza praca w tym kierunku jest tylko stratą czasu, abstrahując od faktu, że życie „leśnych ludzi" może się w końcu znudzić, zwłaszcza ludziom z Lublina, Nowego Yorku, Kowna i Londynu. „Trzeba było wracać do Sao Paulo" — kończy mi swą opowieść p. Gieruń — „i wziąć się do bardziej realnej pracy". Z kolei został sprzedawcą wag, a potem z własnym bratem założył fabrykę parasoli. P. Gieruń wybiera się do kraju, tym razem wzbogacony o wiele, wiele gorzkich doświadczeń życiowych i z fachem w ręku. Uznał on, że nie ma już potrzeby tułać się po świecie i po swoim powrocie — jak mnie zapewnił — pragnie opowiedzieć swoim ziomkom z Lubelszczyzny „prawdę o leżących na ulicach dolarach".

J. Balcerak.

W następnym numerze:
„Na wyspie Św. Wincentego".

NA ZDJĘCIACH:

1. **Dwa prymitywne czółna, zakotwiczone na środku rzeki, tworzą tratwę, z której nurek opuszcza się wraz z workiem na dno.**
2. **Worek jest już na tratwie. Kamienie ujrzały światło dzienne.**
3. **Przemywanie kamieni przez sito.**
4. **Jak widać w tej hazardowej grze biorą udział również kobiety, — żony poszukiwaczy diamentów.**
5. **Ta oto „babka", w którą — w tym wypadku — bawią się dorośli ludzie, zawiera być może szlachetne kamyki.**

Sylwetki wielkich dowódców

Admirał Uszakow

Flota rosyjska na przestrzeni swej wielowiekowej historii posiadała wielu wielkich utalentowanych dowódców, którzy nie tylko odnosili niejednokrotnie wspaniałe zwycięstwa nad silniejszymi flotami wroga, ale także wprowadzili radykalne zmiany w taktyce bitew morskich. Najwybitniejszym właśnie taktykiem i wychowawcą marynarki rosyjskiej był admirał Fiodor Uszakow. Chociaż na kartach chwały wojennej floty rosyjskiej widnieją takie nazwiska, jak admirał: Nachimow, Sieniawin, Nazariew, Korniłow i Istomin, to jednak admirał Uszakow zajmuje wśród nich czołowe miejsce, jako nowator w sztuce wojowania na morzu i twórca szkoły, z której właśnie wyrośli wymienieni dowódcy.

W roku bieżącym upływa 130 lat od śmierci tego wybitnego rosyjskiego admirała, którego nazwisko jest znane marynarzom całego świata, a tylko dlatego nie zdobyło może należytego mu rozgłosu, że gwiazda Uszakowa została częściowo przyćmiona przez jednego z największych admirałów dziejów morskich — Horatio Nelsona, który żył w tym samym okresie.

Fiodor Uszakow rozpoczął służbę we flocie rosyjskiej od najmłodszych swych lat. W szkole Kadetów Morskich poznał on dokładnie sztukę morską, pogłębioną przez dwuletnią praktykę we flocie bałtyckiej. Z morza Bałtyckiego został on jednak wkrótce przerzucony na Azowskie. Tu pod dowództwem wiceadmirała Sieniawina przeszedł chrzest bojowy w wojnie z Turcją w latach 1768—1774. Zwycięsko zakończona wojna ta wróciła Rosji całe morze Azowskie, ziemie między Dnieprem i Bohem oraz utwierdziła posiadanie Krymu i Kubania. Statki rosyjskie otrzymały prawo przepływania przez cieśniny Dardanelskie.

Dla zabezpieczenia tych korzystnych warunków pokoju z Turcją, szykującą się do odwetu Rosja rozpoczęła budowę silnej floty czarnomorskiej. Uszakow przez dwanaście lat pracował nieprzerwanie i usilnie nad rozbudową i udoskonaleniem tej floty. Dowodząc wieloma okrętami Uszakow odbywał dalekie rejsy wokół Europy — z Kronsztadtu na morze Śródziemne — i wyzyskując nabyte doświadczenie wprowadzał ulepszenia w regulaminie walki na morzu. Rejsy na morze Śródziemne były jakby zadatkiem jego sławy, gdyż dzięki im poznał on dobrze teren wojenny, na którym miał później zabłysnąć swymi zwycięstwami.

Turcja ukończywszy przygotowania do wojny złamała warunki pokojowe i w roku 1787 uderzyła na Rosję, atakując przede wszystkim flotę Czarnomorską. Nie udały się jednak Turkom próby zniszczenia nowozbudowanej floty. Uszakow — dowodzący flotą czarnomorską w kilku bitwach rozgromił przeważające siły morskie Turków, stając się postrachem ich floty.

Dowodząc flotą w bitwach z Turkami, Uszakow zastosował po raz pierwszy w historii wojen morskich nową taktykę atakowania luźnym, rozwiniętym szykiem okrętów. Na owe czasy był to czyn bardzo odważny i śmiały. Sztuka wojowania na morzu opierała się w tym okresie na wzorach zachodnich potęg morskich i znajdowała się w zupełnym zastoju. Taktyka żaglowych flot wojennych tego okresu ograniczała się do szablonowych, starych i skostniałych form walki, nie dopuszczając możliwości swobodnego manewru w bitwie. Zwłaszcza we flocie angielskiej te zacofane prawidła walki morskiej były święcie i surowo przestrzegane, czego doświadczyli na swojej skórze najlepiej sami admirałowie angielscy, którzy próbowali zmodernizować je i przystosować do nowych warunków. Sąd admiralski skazywał takich śmiałków na ciężkie kary, a nieraz i na śmierć, mimo że ich śmiałe posunięcia taktyczne przyczyniły się do niejednego zwycięstwa angielskiej floty. Te surowe kary odstraszyły innych dowódców od prób wyłamania się z utartej taktyki. Przedstawiała się ona w ogólnym zarysie następująco: „uderzać na przeciwnika tylko w szyku torowym, starając się atakować od strony nawietrznej i otworzyć ogień z wszystkich dział dopiero w momencie, gdy własne okręty ustawią się dokładnie na wprost okrętów przeciwnika". Ten nienaruszalny przepis regulaminu flot zachodnich usztywnił całkowicie ich działania bojowe i spowodował poniekąd upadek myśli wojenno-morskiej.

Zasługa całkowitego zerwania z tymi zmurszałymi, skostniałymi formami walki morskiej należy do admirała Uszakowa. Stworzył on nową, śmiałą taktykę, opierającą się na manewrowaniu i ataku na wrogie eskadry w szyku rozwiniętym. Taktykę tę nie tylko dokładnie przemyślał i opracował, ale przyswoił ją oficerom swej floty w licznych wykładach i ćwiczeniach. Z tych oficerów wyrośli sławni dowódcy i to jest niemniejszą zasługą admirała Uszakowa — śmiałego taktyka, świetnego dowódcy i wybitnego nauczyciela.

Słuszności tej nowej taktyki dowiódł adm. Uszakow, dowodząc flotą Czarnomorską w wielkiej bitwie z flotą turecką przy wyspie Fidonkси w lipcu 1788 r. Prowadząc awangardę swej floty admirał Uszakow nie zważając na znaczną przewagę liczebną floty tureckiej uderzył na nią, rozwijając szybkim manewrem swe szyki. Ten śmiały i szybki atak zaskoczył całkowicie Turków. Po trzygodzinnej bitwie flota ich, zupełnie rozbita, zmuszona była szukać ratunku w ucieczce.

Niemniej doniosłe zwycięstwo odniół Uszakow w bitwie 8 lipca 1790 r. rozegranej w cieśninie Kercz. Dowodził on podówczas 33 okrętami rosyjskimi przeciw 54 okrętom floty tureckiej, która zamierzała przeprowadzić wielki desant na półwysep Krym. Sromotna klęska, jaką ponieśli z rąk sławnego admirała, zniweczyła całkowicie te plany. Minęło zaledwie dwa miesiące a już admirał Uszakow spowodował nowy pogrom floty tureckiej. Miało to miejsce 28 sierpnia między Tendrą a Hadżibejem.

Flota rosyjska liczyła tym razem 35 jednostek a turecka 45. Uszakow dostrzegłszy flotę turecką stojącą na kotwicy, nie tracąc czasu na przegrupowanie swych okrętów, prosto z szyku marszowego rzucił je do ataku. Uderzenie było tak silne, że flota turecka nie próbowała nawet stawiać poważniejszego oporu. Turcy rąbali co prędzej liny kotwiczne i w panice szukali schronienia na pełnym morzu. Po tej bitwie admirał Uszakow stał się dla Turków postrachem. Samo pojawienie się floty „Uszak-Paszy", jak go przezwali, wywoływało popłoch na tureckich okrętach.

Najbardziej klasycznym przykładem zastosowania nowej taktyki Uszakowa była bitwa u przylądka Kalikaria w lipcu 1791 r. Rosyjska flota w poszukiwaniach okrętów tureckich zapuściła się daleko w morze Czarne i natknęła się na zgrupowanie całej floty przeciwnika, stojącej na kotwicy przy przylądku Kalikaria, pod osłoną dział brzegowych. Okrętów tureckich było dwa razy więcej niż rosyjskich. W tej sytuacji stara zachodnia taktyka nie pozwalała na atakowanie przeciwnika. Uszakow jednak zdecydował natychmiastowe uderzenie na okręty tureckie. Dał rozkaz wejścia pomiędzy okręty przeciwnika a brzeg, co było bardzo śmiałym i ryzykownym pociągnięciem, ale za to nie pozwoliło Turkom rozwinąć się w linię bojową. Cztery godziny trwał ten nierówny bój. Słabsza liczebnie flota rosyjska dzięki wybitnym umiejętnościom taktycznym dowódcy rozgromiła całkowicie wroga, zatapiając trzy jego duże jednostki i wiele innych uszkadzając. Setki marynarzy tureckich poległo w tej bitwie. Flota rosyjska natomiast wyszła bez większych strat.

Wiek XVIII zbliżał się ku końcowi. Na zachodzie Europy wschodziła wielka gwiazda Napoleona. Tymczasem na wschodzie pełnym blaskiem lśniła już gwiazda najsławniejszego wodza rosyjskiego. Suworowa. Admirałowi Uszakowowi dane było wspierać operację Suworowa od strony morza. Podczas gdy Suworow w wielkim pochodzie wojennym dotarł do północnych Włoch wypierając z nich wojska napoleońskie, Uszakow zdobywał wyspę po wyspie na morzu Jońskim. Zwycięstwa Napoleona zwłaszcza w Egipcie mocno nastraszyły Anglię i Turcję, które zmuszone były szukać wsparcia u Rosji. W ten sposób powstał sojusz Rosji, Turcji i Anglii przeciw Napoleonowi.

Admirał Uszakow z największego wroga Turków przeistoczył się z biegiem wypadków w ich wodza. Pod jego rozkazy została postawiona sojusznicza flota turecka. Z drugiej strony z Uszakowem współdziałać miała od zachodniej części morza Śródziemnego wschodząca sława marynarki angielskiej, admirał Nelson. Wielki ten admirał szybko zorientował się z kim ma do czynienia i obawiając się dalszego wzrostu potęgi floty rosyjskiej na morzu Śródziemnym, różnymi sposobami starał się nie dopuścić do wysunięcia się admirała Uszakowa poza zachodni kraniec wyspy Krety. Nelson pisał: „Nigdy nie chciałem widzieć Rosjan na zachód od Kandii, — wszystkie te wyspy już dawno byłyby w naszych rękach, gdyby nie oni". Uszakow przejrzał na wylot tę grę swego „sojusznika", czemu dał wyraz w następujących słowach: „Angielscy dowódcy chcieliby rozproszenia naszej floty, i odciągnięcia jej od działań, po prostu chcą, byśmy zaczęli łapać muchy...".

Admirał Uszakow nie dał się jednak odciągnąć od walki. W przeciągu października 1798 r. w bitwie z Francuzami zajął wyspy — Cerigo, Kefalonia, Zante, Santa - Maria i w końcu największą z nich — Korfu, gdzie zdobyto między innymi także 20 o-

(Dokończenie obok.)

Obrazek z okresu bitew rosyjsko-tureckich. Marynarze rosyjscy niosą wziętego do niewoli rannego admirała tureckiego



WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI S.

Po zakończonej w r. 1748 w Indiach i Europie III-ej wojnie z Francją — Anglia szybko wzmocniła swe wewnętrzne położenie ekonomiczne dzięki wzmożonemu i bez przeszkód prowadzonemu handlowi morskiemu. Dopomogło jej w tym wydajnie staranne zebranie i natychmiastowe uruchomienie licznych pryzów*) których wartość, już po odliczeniu własnych strat wojennych w tonażu, wyniosła 2 miliony funtów. W roku 1754 drogą pokojową przez utrącenie generał-gubernatora Duplex'a, udaje się Anglii osłabić stanowisko Francji w Indiach Wschodnich. Działa tam energiczny młody pułkownik angielski Clie, a flota troskliwie dba o ścisłą izolację tej najcenniejszej podówczas kolonii francuskiej, będącej, ściśle rzecz biorąc, jedną potężną kompanią handlową.

Połączenie się Kanady z Luizjaną wywołuje w Ameryce Półn. zaostrzenie sytuacji. Na widownię występuje Washington. Zarówno Anglia jak i Francja szybko uzupełniają swe siły dowożone z Metropolii. W związku z tym u wybrzeży Ameryki zaczyna operować adm. Boscawen, a między Anglią i Portugalią adm. sir Hawke, który mimo niewypowiedzianej wojny wyłapuje na Atlantyku wszystkie jednostki francuskie. Pod koniec 1755 r. zagarnięto w ten sposób 300 statków i okrętów z 6 tysiącami załóg. Francja wytrzymuje dłuższy czas przykre szykany i straty, zadawane jej bez prowadzenia formalnej wojny, dozbraja się jednak gorączkowo do desantu na Anglię, ta zaś, przewidując reakcję, ściąga swe, jak zwykle nieliczne wojska wyspiarskie ku południowi.

W konsekwencji przygotowań 10-go kwietnia 1756 roku wyrusza z Tulonu dobrze wyposażona i wyszkolona eskadra 12 okrętów liniowych konwojujących, 150 transportowców z 15 tys. wojsk desantowych. Kurs w ostatniej chwili wyznaczony został na wyspy Balearskie. Po tygodniu zbrojny konwój dotarł bez przeszkód do Minorki, otoczywszy i zablokowawszy szczelnie po wysadzeniu wojsk lądowych zupełnie nieprzygotowany na oblężenie Port Mahon. Garnizon ang. wynosił 3000 załóg. Po sześciu tygodniach oblężenia ujrzano na horyzoncie zbliżającą się od strony Gibraltaru eskadrę. Był to zespół adm. Byng'a wysłany z Portsmouth na podtrzymanie ważnej bazy śródziemnomorskiej. Skład eskadry liczył 13 okrętów liniowych, jednostki bojowe lżejsze oraz transportowce z 4 tysiącami wojsk desantowych. Eskadra Galissonniere'a odkotwiczyła natychmiast i obie floty przez pewien czas starały się wymanewrować dla siebie lepszą pozycję do walki na wietrze. Anglikom udało się zająć stronę nawietrzną. W chwili nawiązania kontaktu artyleryjskiego — Francuzi byli lepiej uszykowani do walki od ich przeciwników i na zawietrznej mieli wejście do portu. Uzyskanie lepszej pozycji kosztowało Byng'a rozciągnięcie się jego linii bojowej. Podczas odważnego natarcia angielskiej straży przedniej otrzymano 3 nadzwyczaj celne franc. salwy burtowe, co przyniosło atakującym szereg nader ciężkich awarii, zwłaszcza w takelunku. Adm. Byng, będący naówczas jednym z sędziów Matthews'a miast natrzeć niezwłocznie swoim gros na centrum francuskie, — pozostał na miejscu, czyniąc usiłowania przywrócenia należytego szyku swej linii. Na przeszkodzie stanęło mu przy tym ciężkie uszkodzenie i pozbawienie zdolności manewrowania jego szóstego okrętu w linii — „Interpid". W tych warunkach walczyły odosobnione straże przednie z wstępnie zdobytą wielką szansą Francuzów, centrum i straże tylne przerzucały się natomiast dalekim (wtedy ok. 2.000 m) już nie celnym ogniem. Tylko defensywny nastrój floty francuskiej uratował krytyczną sytuację atakujących. Zniszczenie ich straży przedniej, a z nim dalsze możliwości były tym razem łatwe do osiągnięcia. Duch Ludwika XIV jeszcze raz pokrzywdził Francję na morzu!

Bitwa została w zasadzie nierozstrzygniętą, ale po zebraniu rady wojennej, dowódców, Byng pożeglował do Gibraltaru, pozostawiając Gialissonniere'owi zwycięstwo strategiczne. Dowództwo angielskiej floty śródziemnomorskiej oddano natychmiast adm. Hawke. Byng wyrokiem sądu admiralicji został w roku 1757 rozstrzelany na pokładzie okrętu liniowego, ku trwałej przestrodze morskich dowódców, za uniknięcie walnej bitwy oraz niewysadzenie wiezionego desantu.

Nie wiedząc jeszcze o wyniku bitwy pod Minorką w trzy dni po jej przerwaniu, — Anglia wypowiedziała czwartą wojnę Francji będącą morskim odnożem słynnej i tak brzemiennej w skutkach wojny siedmioletniej.

28 czerwca padł Port Mahon — Anglia utraciła ważny punkt strategiczny na Morzu Śródziemnym. Teraz, według odwiecznej recepty, pragnąc zaszachować od lądu ciągle potężną, zwłaszcza kontynentalnie, Francję — Anglia rozpoczyna tak bolesną dla nas w skutkach politykę subsydiowania Prus. Za angielskie pieniądze przeklętej pamięci nadcerber świata „Fryc" — stwarza potęgę tego gniazda pierwszych bastardowskich potomków Hunnów i Wandalów w Europie. Nawiasem wspominając chyba tylko dla klasycznego podparcia teorii paradoksu — oni właśnie, a nie kto inny, stworzyli po piętnastu wiekach mydlaną teorię rasizmu i oni — utrzymankowie z wojny siedmioletniej — są sprawcami dzisiejszej sytuacji Anglii.

Zabezpieczywszy się od lądu, zorganizowaniem wojny kontynentalnej przeciw Francji, głównie płatnymi cudzymi rękami, Anglia cały swój własny wysiłek militarny skierowała na zdobycze zamorskie, gdzie wojna rozprzestrzeniła się na Amerykę Północną oraz Indie Wschodnie. Tę nader mądrą politykę Albion zawdzięcza swemu ówczesnemu wybitnemu premierowi Sir Williamowi Pitt, — który więcej zdziałał w tej wojnie, dla Anglii, niż jej admirałowie i generałowie. Główny nacisk położono na niszczenie handlu morskiego Francji na wodach Europy oraz szczelnej blokadzie flot przeciwnika w jego portach nie dopuszczającej do połączenia się sił północnych z śródziemnomorskimi. Jako uzupełnienie blokady zorganizowano eskadry krążownicze z fregat i korwet, które wysłano na wszystkie morza globu ziemskiego, gdzie można było spodziewać się aktywności nieprzyjacielskiego handlu i żeglugi.

W Indiach Wschodnich w roku 1757 odebrano Indusom zdobytą przez nich Kalkutę. Podczas brytyjskiego uśmierzania powstających krajowców, francuskie kompanie handlowe i faktorie nie mając już jednoczącego kierownictwa Duplex'a zachowywały krótkowzroczną neutralność, mimo tego, natychmiast po zaprowadzeniu względnego spokoju między tubylcami Anglicy zdobyli francuską Czandernagorę, leżącą na północ od opanowanej Kalkuty. W związku z tym w kwietniu 1758 r. udało się wysłać z Francji silną eskadrę 11 okrętów liniowych oraz 1200 wojsk desantowych pod dow. hr. comodore d'Ache na odsiecz Indiom. Eskadra po szczęśliwym wymknięciu się, okrążeniu Przylądka Dobrej Nadziei i przebyciu Oceanu Indyjskiego zbliżyła się do francuskiego portu w Indiach (wybrzeże wschodnie Dekanu) — Pondichezy. Przechodząc opodal angielskiego St. David przeraziła tak znajdujące się tam dwie fregaty angielskie, że te wyrzuciły się na brzeg, a następnie spłonęły podpalone przez ogarnięte paniką załogi.

c.d.n.

*) Pryz — statek zdobyty na przeciwniku podczas wojny.

UWAGA CZYTELNICY

W numerze następnym wprowadzamy nowy dział fotograficzny p. n.:

MOJE NAJLEPSZE ZDJĘCIE

w którym zamieszczać będziemy nadsyłane przez Czytelników zdjęcia o temacie morskim, niekoniecznie przez Nich dokonane, lecz i te, które są w ich posiadaniu. Na życzenie zdjęcia będziemy natychmiast po reprodukcji zwracać. Za każdą zamieszczoną fotografię płacić będziemy honorarium w wys. 250 zł. Prosimy o liczny udział w prowadzeniu wspomnianej rubryki.

---

krętów, wśród nich angielski „Leander", pochwycony uprzednio przez Francuzów. Okręt ten Uszakow przekazał admirałowi Nelsonowi. Po oczyszczeniu całego morza Jońskiego, Uszakow skierował swą flotę na pomoc Suworowowi, uderzając na wybrzeże południowego Adriatyku. Oddziały desantowe rosyjskich marynarzy zdobyły tu szereg portów, jak: Bari, Pola, Manfredonię i Neapol, a w końcu wkroczyły do Rzymu. W czasie tych wszystkich wypraw admirał Uszakow utrzymywał ostrą dyscyplinę wśród marynarzy rosyjskich, nakazując przyjazne ustosunkowanie się do ludności zdobywanych miejscowości. Niejednokrotnie zmuszony on był ukracać barbarzyństwa Turków i Anglików, znęcających się nad ludnością tubylczą. Dzięki temu Rosjanie zyskali sobie sympatię ludów Europy.

Owiany sławą niezwyciężonego dowódcy admirał Uszakow po kilkunastoletnich wyprawach bojowych i liczn. zwycięstwach wraca na czele swej floty do Sewastopola. Wielkie zasługi jego nie zostają jednak należycie ocenione przez satrapę-cara Aleksandra I. Uszakow popada w niełaskę i ustępuje w r. 1807 w stan spoczynku. Ostatnie lata swego żywota spędza wielki admirał w małej wiosce tambowskiej gubernii. Tu też w roku 1817 śmierć przecina jego sławny żywot.

Zwycięstwa admirała Uszakowa, jego śmiałe i postępowe prace nad udoskonaleniem rosyjskiej floty i jej taktyki, oraz wychowanie kadr przyszłych dowódców floty, stały się fundamentem w dalszym rozwoju floty rosyjskiej. Na tradycjach sławy i zwycięstw admirała Uszakowa opierała się młoda flota radziecka, dorzucając do nich podczas ostatniej wojny nowe sławne wyczyny i zwycięstwa.

oprac. *J. WÓJCICKI.*

Jerzy Pertek

Wczoraj, dziś i jutro JUGOSŁOWIAŃSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Mało kto pewnie wie, że jugosłowiańska flota wojenna, istniejąca blisko 30 lat, była kiedyś, w zaraniu swego istnienia, jedną z większych potęg morskich świata. Biorąc pod uwagę, że przed przystąpieniem Jugosławii do minionej wojny, jej flota liczyła zaledwie kilkanaście tys. t, czyli mniej więcej tyle, co flota polska, słowa o jugosłowiańskiej potędze morskiej brzmią prawie niewiarogodnie. Niewiarogodnie brzmi zresztą cała historia powstania tej potęgi, trwającej błyskawicznie krótko, a która wydać się mogła dla Jugosłowian snem, wprawdzie bajkowo wspaniałym, ale i równie złudnym. Wspaniałym, bo flota jugosłowiańska, obejmując okręty o wyporności ok. 200.000 ton, była ósmą co do wielkości flotą świata, złudnym — bo jugosłowiańska potęga na morzu istniała tylko kilka miesięcy. Historia niespodzianego i błyskawicznego powstania jugosłowiańskiej potęgi morskiej i po krótkim istnieniu jej likwidacja, jest jedyną w swoim rodzaju.

W dniu 31 października 1918 roku powstała jugosłowiańska flota wojenna. Ściśle mówiąc — nie jugosłowiańska, lecz chorwacka, gdyż nie istniało wtedy ani pojęcie Jugosłowian, ani Jugosławii. W dniu tym na rozkaz austro - węgierskiego cesarza Karola, dowódca floty wojennej Austro - Węgier kontr-admirał Mikołaj Horthy de Nagybanya (późniejszy regent Węgier) zdał dowództwo floty w ręce najstarszego rangą oficera najliczniejszej narodowości, wchodzącej w skład osobowy austro - węgierskiej floty. Jak wiadomo, załogi floty austro - węgierskiej (podobnie zresztą, tylko w innym podziale procentowym, było w armii) były międzynarodowym zlepkiem, którego klucz narodowościowy był następujący: 31,3 proc. Chorwatów, 20,4 proc. Węgrów, 16,3 proc. Austriaków, 14,4 proc. Włochów, 10,6 proc. Czechów, 2,8 proc. Słoweńców, 1,8 proc. Polaków, 1,2 proc. Rumunów, 0,8 proc. Rusinów i 0,4 proc. Słowaków. Chorwaci byli więc najliczniej reprezentowaną narodowością, a wraz ze Słoweńcami — obie te narodowości weszły później w skład Jugosławii — tworzyli przeszło jedną trzecią wszystkich narodowości. Nic więc dziwnego, że Jugosławia właśnie dzień objęcia dowództwa floty austro-węgierskiej przez oficera chorwackiego w imieniu Chorwatów uznała za święto swej marynarki wojennej.

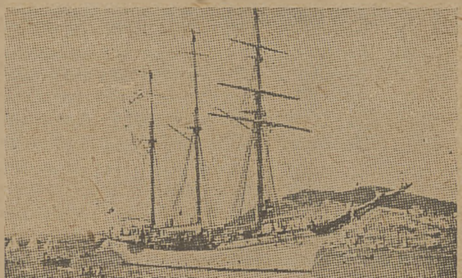
Już następnego dnia po objęciu dowództwa, flotę jugosłowiańską — nazywajmy ją tak w dalszym ciągu — spotkał pierwszy ciężki cios. Dwóch oficerów włoskich dostało się o świcie niepostrzeżenie do portu, płynąc wpław i podłożyło pod burtę okrętu flagowego, pancernika „Viribus Unitis", ładunek wybuchowy. Okręt zatonął wraz z mianowanym dowódcą floty — komandorem Janko Vukoviczem, i trzystu pięćdziesięciu członkami załogi.

Mimo tej ciężkiej straty jednego z największych pancerników, flota jugosłowiańska była i tak bardzo silna. Obejmowała 2 wielkie pancerniki „Prinz Eugen" i „Tegethoff" (bliźniacze zatopionego „Viribus Unitis", podczas gdy czwarty okręt tej klasy, „Szent Istvan" zatopiony został torpedami ścigacza włoskiego, w czerwcu 1918 roku niedaleko głównej bazy austro-węgierskiej floty, Poli) o wyp. 20.300 t, 11 starych pancern., 4 krążowniki panc. i 9 lekkich krążowników, oraz liczne jednostki mniejsze.

Niestety, pretensje do b. floty austro-węgier. wysunęli Włosi, zwycięski aliant i członek ówczesnej Wielkiej Czwórki. — Francja i Anglia przychyliły się do włoskich żądań i cała flota — za wyjątkiem 11 małych i starych torpedowców po 240 ton, oraz jednostek rzecznych (Dunaj) — wydana została Włochom, Francji i Anglii.

Pozbawiona potężnej floty niemal równie szybko i łatwo, jak ją uzyskała, Jugosławia zdana została na tworzenie floty o własnych siłach. Zaczątkiem jej były wspomniane uprzednio stare torpedowce austriackie, które w liczbie sześciu przetrwały do wybuchu minionej wojny, a dwa z nich nawet do chwili obecnej, oraz cztery również poaustriackie monitory rzeczne, także do wybuchu wojny wchodziły w skład jugosłowiańskiej floty. W 1920 roku dokupiła jeszcze Jugosławia 6 niemieckich poławiaczy min. Cztery z nich zachowały się w składzie jugosłowiańskiej floty do dzisiaj.

Pierwszym większym okrętem jugosłowiańskiej nowej floty był zakupiony w 1926 roku w Niemczech stary krążownik „Niobe", który otrzymał nazwę „Dalmacija". Okręt ten wypierał 2360 ton, uzbrojony był w 6 dział 84 mm i 4 — 47 mm, o szybkości 21 węzłów. W roku 1930 przeszedł gruntowną modernizację. Również z Niemiec pochodził — wybudowany tam na zamówienie jugosłowiańskie — okręt macierzysty wodnosamolotów „Zmaj", wypierający 1870 ton, uzbrojony w dwa działa 84 mm i dwa 40 mm, zabierając na pokład 10 wodnosamolotów. Największym okrętem był „Hvar", okręt towarzyszący dla okrętów podwodnych, którego wyporność wynosiła 2630 ton.



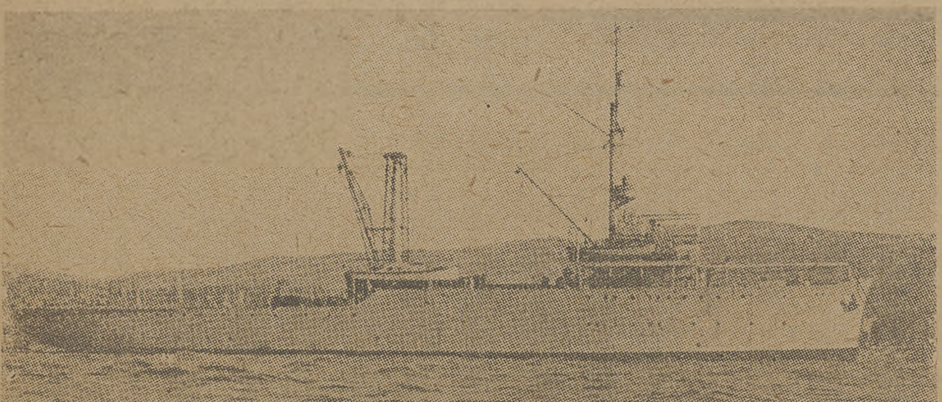
Okręt szkolny „Jadran"

Najsilniejszą jednostką floty jugosłowiańskiej był wybudowany w Anglii niszczyciel „Dubrovnik" o wyporności 1880 ton, o uzbrojeniu 4 — 140 mm, 2 — 84 mm i 6 wyrzutni torped., o szybkości 37 węzłów. Krótko przed wojną na stoczniach francuskich wybudowano dla Jugosławii 3 mniejsze niszczyciele — „Ljubljana", „Zagreb" i „Beograd" — o wyporności 1210 t, uzbrojeniu 4 — 120 mm, 4 — 40 mm i 6 wyrzutni torpedowych, szybkości 37 węzłów.

Flota podwodna reprezentowana była przez wybudowane na stoczniach brytyjskich 2 duże okręty podwodne (niemal identycznej wielkości z naszymi „drapieżnikami"), „Hrabri" i „Nebojsa". Ich wyporność 975/1.164 ton, uzbrojenie 1 — 102 mm i 6 wyrzutni torpedowych, szybkość 15.7/10 węzłów. Dalsze dwa okręty podwodne — „Osvetnik" i „Smeli" — wybudowane we Francji miały wyporność 630/809 ton, uzbrojenie 1 — 100 mm i 6 wyrzutni torpedowych, szybkość 14.5/9 węzłów.

Oprócz 6 zakupionych w Niemczech poławiaczy min, posiadała Jugosławia 5 jednostek o wyp. 125 ton, wybud. w kraju. Ich nazwy: „Malinska", „Marian", „Meljine", „Mljet" i „Mosor". 8 wybudowanych w Niemczech i 2 w Anglii — łącznie 10 ścigaczy, uzupełniało zespół okrętów bojowych.

Mimo, że wydarzenia polityczne wiosny 1941 roku pozwalały przewidzieć nieuchronne starcie Jugosławii z państwami osi, flota jugosłowiańska została w kwietniu 1941 roku zupełnie zaskoczona i prawie w całości wpadła w ręce napastników. Jedynie okręt podwodny „Nebojsa" zdołał się przedrzeć przez cieśninę Otranto i dotrzeć do Aleksandrii. Pozostałymi jednostkami podzielili się Włosi i Niemcy. Wszystkie niszczyciele jugosłowiańskie, za wyjątkiem jednego („Zagreb") otrzymali Wło



„ZMAJ" — okręt macierzysty wodnosamolotów

ąi, przy czym przechrzczono „Dubrovnik“ na „Premuda“, „Ljubljana“ na „Lubiana“ „Beograd“ na „Sebenico“ oraz „Split“ — znajdujący się na stoczni duży niszczyciel, (ulepszenie „Dubrovnika“) — na „Spalato“. Dalej otrzymali Włosi 6 starych torpedowców T-1, T-3, T-5, T-6, T-7 i T-8 — okręty podwodne „Osvetnik“ i „Smeli“, które otrzymały nazwę „Bajamonti“ i „Rismondo“ oraz szereg jednostek mniejszych i pomocniczych, a także i 3 największe jednostki: „Dalmacija“ — nowa nazwa „Catarro“, „Zmaj“ i „Hvar“ — nowa nazwa „Quarnerolo“. Niemcy przejęli nieco jednostek mniejszych, głównie poławiaczy i ścigaczy.

Straty floty jugosłowiańskiej podczas kampanii kwietniowej 1941 roku wyniosły: niszczyciel „Zagreb“, który uległ samozatopieniu w Kotorze (Catarro) 17 kwietnia, i 2 poławiacze min „Labud“ i „Sokol“, — również zatopione przez własne załogi.

Pływając pod banderą włoską zniszczone zostały od kwietnia 1941 roku do września 1943 roku tylko 2 godne uwagi jednostki: niszczyciel „Lubiana“ — zatopiony bombami samolotów brytyjskich 1 kwietnia 1943 roku koło Przylądka Bon (Tunis), i poławiacz min „Zirona“ (ex „Jastreb“) zatopiony 23 grudnia 1941 roku w Bengazi. Pozostałe jednostki wpadły we wrześniu 1943 roku w ręce niemieckie, za wyjątkiem samozatopionych: okrętu podwodnego „Smeli“ (8 września koło Sardynii) i torpedowca T-6 (9 września na Adriatyku) oraz zbombardowanych i zatopionych przez „Luftwaffe“: okrętu podwodnego „Osvetnik“ (8 września w Cieśninie Bonifacio) i torpedowca T-8 (tegoż dnia w Spli cie).

Następnie pod banderą niemiecką zniszczone zostały kolejno: krążownik „Catarro“ (ex „Dalmacija“), storpedowany 21 grudnia 1943 roku na Adriatyku przez brytyjskie ścigacze torpedowe, torpedowiec T-7, który uległ podobnemu losowi 25-go czerwca 1944 roku, zbombardowane przez lotnictwo alianckie: torpedowiec T-3 — 8 lutego 1945 roku i niszczyciel „Sebenico“ (ex „Beograd“) 3 maja 1945 roku, oba w Trieście. Niszczyciel T(orpedoboot) — A(ussland)-32 (ex „Premuda“, ex „Dubrovnik“) osadzili Niemcy przed kapitulacją na dnie portu genueńskiego, jednakże szkody nie były zbyt poważne i okręt ten został później wydobyty i zwrócony prawowitym właścicielom.

Flota emigracyjna straciła ścigacz „Velebit“, jedyny obok okrętu podwodnego „Nebojsa“ okręt, który w kwietniu 1941 roku wydostał się z Adriatyku i dotarł do Aleksandrii. „Velebit“ został w roku 1942 zbombardowany i zatopiony przez niemieckie samoloty. Natomiast „Nebojsa“ przetrwał całą wojnę i po jej zakończeniu powrócił do kraju. Wraz z nim przybył inny okręt floty emigracyjnej — otrzymany od Wielkiej Brytanii w toku wojny: korweta „Nada“ (ex HMS „Mallow“) o wyporności 925 ton, uzbrojeniu 1 — 102 mm i 8 — 40 mm, szybkość 16 węzłów.

Znajdujący się w chwili wybuchu wojny niemiecko - jugosłowiańskiej w budowie niszczyciel „Split“ ocalał na stoczni w porcie, którego nazwę mu nadano. — Wprawdzie Włosi przejęli go w roku 1941, jednakże z powodu braku materiału i wykwalifikowanych sił nie zdołali wykończyć, podobnie jak później Niemcy. Niszczyciel „Split“, którego budowę zaczęli kontynuować Jugosłowianie po zakończeniu wojny, nosić ma przy wyporności 1.875 ton, uzbrojenie składające się z 5 dział 140 mm i 10 — 40 mm oraz 6 wyrzutni torpedowych i będzie rozwijał szybkość 38 węzłów.

Obecnie flota jugosłowiańska obejmuje następujące jednostki:

1 duży niszczyciel, „Dubrownik“. Drugi będący ulepszeniem tego typu na ukończeniu („Split“). W budowie dalsze 2 jednostki tego typu.

1 okręt podwodny „Nebojsa“, podobnej wielkości i tych samych lat budowy co nasze „Wilk“, „Ryś“ i „Żbik“.

1 korweta „Nada“, o wyporności 925 t.

2 stare po-austriackie torpedowce, T-1 i T-5.

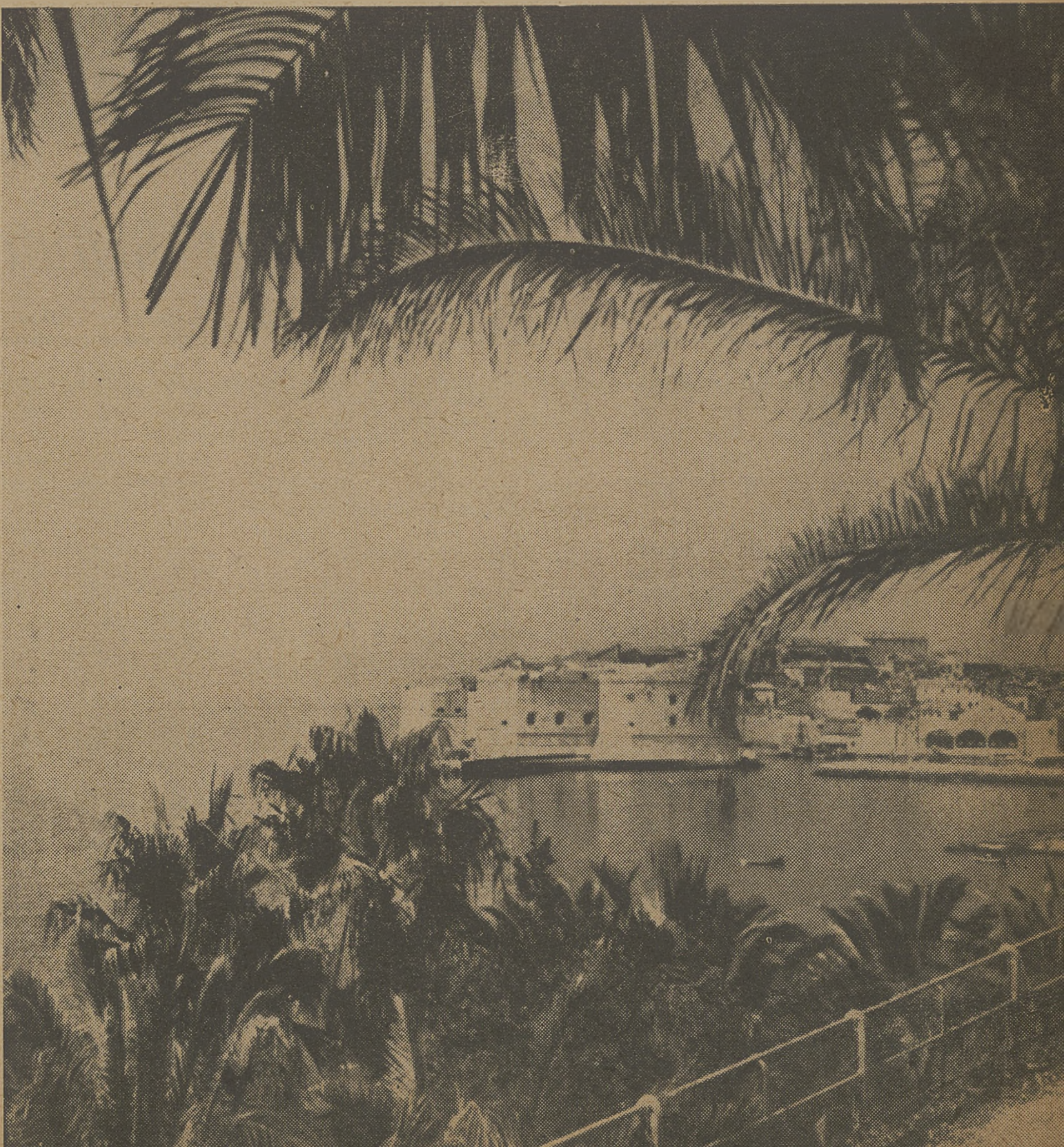
1 transportowiec wodnosamolotów — „Zmaj“ i 1 okręt-baza dla okrętów podwodnych „Hvar“.

12 ścigaczy, z czego 8 produkcji amerykańskiej (1943/44), otrzymane w 1945 r., typu „PT“ (46 ton, 2 działka 20 mm i 2 wyrzutnie torpedowe 533 mm, 40 węzłów), 2 ex-niemieckie „Schnellbooty“ — „Kajmakcalan“ i „Durmitor“ (60 ton, 1 — 40 mm, 1 NKM, 4 wyrzutnie torpedowe 456 mm, 34 węzły) i 2 produkcji brytyjskiej — „Cetnik“ i „Uskok“ (15 ton, 2 — 20 mm, 2 wyrzutnie torpedowe 456 mm, 37 węzłów).

19 poławiaczy min, 4 produkcji niemieckiej („Galeb“, „Kobac“, „Sokol“ i „Orao“) o wyporności 330 do 370 ton, 5 przedwojennych jugsłowiańskich („Malinska“, — „Marjan“, „Melijne“, „Mljet“ i „Mosor“) po 130 ton, 9 ex-włoskich po 50 ton („MC-1“ do „MC-9“) i 1 stary, ex-austriacki „D-2“ o wyporności 78 ton.

Wreszcie, szereg jednostek pomocniczych, jak patrolowce, jachty, holowniki i jednostki ćwiczebne, z których na uwagę zasługuje żaglowiec „Jadran“ — 710 ton, (od 1941/45 we flocie włoskiej, pod nazwą „Marco Polo“), ufundowany przed wojną przez jugosłowiańską „Ligę Morską“.

Jugosłowiańska flota wojenna ma obecnie — podobnie jak polska — wielkie zadanie do spełnienia: ochronę dużego dostępu do morza. Podobnie, jak polska flota, odbudowuje się po wojnie nieledwie z niczego, tak i jugosłowiańska, której nieliczne jednostki przetrwały szczęśliwie wojnę, wzrasta w siły, aby — w razie potrzeby — skuteczniej niż w roku 1941 stać na straży swego wybrzeża i morza. Jest też o tyle w gorszym położeniu od floty polskiej, że jej największy ewentualny przeciwnik, flota włoska — acz okrojona traktatem pokojowym — zachowała jeszcze bardzo poważną siłę. Pocieszającym jest dla Jugosławii fakt, że część włoskich okrętów wojennych, przeznaczonych na odszkodowania, przypaść ma Jugosławii, jako zadośćuczynienie za okręty, stracone w czasie minionej wojny.



PIĘKNO JUGOSŁAWII
Jeden z najpiękniejszych portów na wybrzeżu dalmatyńskim — Dubrownik



BRUNON DZIMICZ

Cena głosu kapitana Drzazgi.

Nikt nie mógł powiedzieć, że Marek Drzazga jest złym marynarzem, lub nie podoła w prowadzeniu statku. Nieraz w ciężkich przejściach podczas wichury na -dzawych „mleczach") pokazał co może i umie.*

Dawno już pływał Marek, jako pierwszy oficer, a jakoś Dyrekcja wciąż nie decydowała się dać mu dowództwa. Nie każdy kapitan brał go do siebie, szczególnie, jeśli był nastrojowcem.

Marek miał feler. Głos w swoim czasie nie przełamał mu się. Piszczał przeciągle. Ludzie mówili o nim: byczy chłop, a świergocze jak mysikrólik. Śmieli się. W codziennej pracy należytego szacunku mu nie okazywali. Przezywali go fujarką. Kapitan musi być mężczyzną, a tu nie wiadomo co. A na morzu dobra gardziel, oj jak potrzebna...

Marek mocno bolał. Zamknął się w sobie. Nowi mieli go za dziwadło i mruka, a gdy po raz pierwszy usłyszeli jego głos nie wiedzieli czy to żart, czy nabijanie się z nich.

Czego chłop nie robił: golił nalewkę papryczaną, gryzł pieprz, wył na wiatr, nadstawiał gardło na zimne przeciągi...

Złapał parę razy gorączkę i tyle. Pytał starych bywalców morza. Nie znali na to rady..., bo zresztą chłop był na schwał. Na migi w obcych portach miał duże powodzenie. Dowiedział się, że mowę można poprawić gadając z pełną gębą kamieni, ale głos... Nie wiedzieli.

Pewnego razu nie wytrzymał. Siedział w Marsylii, w barze starego portu, popijając różowe wino i z podziwem, zmieszanym z zazdrością, przysłuchiwał się okrzykom i „konwersacji" ponetnej i pojemnej kasjerki. Niski piersiowy bas-baryton przelewał się niedoścignionymi modulacjami i czarował go.

Wstał i podszedł.

Po chwili wyrżniętego w łeb przez ubransoletowaną rękę butelką amoniaku, wyprowadził „flik" przy oburzonych wrzaskach sali na spisanie protokółu do najbliższego posterunku.

Okazało się, że delikwent grzecznie poinformował się: „Jakim sposobem doszła pani do takiego głosu"... Nic więcej. Nie, niczym jej nie dotknął.

— Widzicie mi łazarza, będzie tu insynuował jakieś brudy na moje konto przed szanownymi gośćmi... grzmiała zdenerwowana powódka. Chciała jeszcze odszkodowania. Komisarz policji był względniejszy. Wziął taksę za naruszenie porządku bez rozlewu krwi i puścił...

Po marsylskim doświadczeniu Marek unikał kobiet o niskim tembrze głosu... Nie pytał o nic

Los zaniósł s/s „Drwęcę" na wyspy Szetlandzkie. Brała na tych krańcach Brytanii śledzie królewskie z Lerwik do Gdyni. Ładowała bez pośpiechu.. Dało jej przecież mocno przy Orkadach. Ale była jędrnej budowy więc wytrzymała.

Że załoga miała czerwone od niedospania oczy, trudno — z tym snem różnie na morzu bywa. Czasem za możliwość przespania nocy, marynarz da ostatnią szczyptę tytoniu w trzech dniach od lądu, a czasem znów trzy wachty pod rząd odwali, byle w porcie oka nie zmrużyć w... tancbudzie...

W Lerwiku, Na Commercial Street, bary były, nawet „prywatne". Takie co to za spuszczonymi żaluzjami godzin angielskich nie przestrzegają. Trudno, gospodarz ma prawo przyjmować u siebie gości kiedy chce. Zaprzyjaźnił się z załogą i tyle. Konstebl nie ma nic do gadania.

Na drugiej stronie zatoki sterczała swym skalnym dziobem wyspa Noss, Isle of Noss, ze słynną szczeliną-przepaścią nad odmętami oceanu.

Może pokutowała tu stara nazwa słowiańska, bo przecież tylko oni drzewiej, a i dotychczas Rosjanie i Kaszubi, zwą „nosem" wszelki wysoki przylądek...

Właśnie gospodarz o wąsach foki, wyspiarz z dziada-pradziada opowiadał o surowych zwyczajach i obyczajach tej dzikiej krainy. Kobiet nie było, słuchano go więc uważnie.

— Pięćdziesiąt lat temu — prawił, człowiek był rozumem słabszy, przyroda silniejsza. Walka o byt była u nas cięższa. Może

*) Tak nazywają marynarze „stare pudła", z których nawet morka wywiewa kłęby rdzy.

gdzieindziej na świecie jest inaczej. My byliśmy piratami i strandmanami. Paliliśmy ognie by zwabić okręty... Rozbitków grabiliśmy — za taką grabież starszyzna nie karała: co morze daje, Pan Bóg daje, mówili. A że się Panu Bogu pomagało...

— Naród był zahartowany, odważny, ale i okrutny. Otóż, na Nosie, za przepaścią leży tak zwany Holm of Noss i kiedyś przyszło jednemu do głowy, że na jego wierzchołku starczy miejsca by wypaść ze cztery tuziny owiec. Ale tam jeszcze noga ludzka nie postała. Za to ptactwo raj miało, a jaj składało tyle, że głodnym na Nosie ślina ciekła z ochoty. I teraz składa, ale już nie tyle.

Dzisiaj uczeni mówią, że na Holmie znaleźli przedwieczne kamienne horodyszcze Piktów, co to aż tam od Rzymian ze Szkocji uciekli, takiego im bólu zadali. Ale wtedy może szczeliny nie było.

— Jeszcze bonniego (dobrego) elu Wam doleję...

— O czym mówiłem? Otóż znalazł się wtedy młody pastuch skalny, który za cenę żywej krowy podjął się wleźć na Holm i tam przymocować rzucone mu z Nosu liny, by w koszu (jak na morzu ratownictwo robimy) jeden człowiek z owcą mógł się przeciągnąć.

Wlazł i liny umocował. Ale uparty był, tutejszy, nie chciał skorzystać z cudzego pomysłu, złazić swoją drogą... No i pośliznął się na stromej skale i rymnął na 80 stóp w szczelinę. Po krowę się nie zgłosił...

— Cóż, ludzie do takich rzeczy nawykli, zapomnieli jak się nazywał, ale owce przewieźli i długo obżerali się jajami ptasimi... Nigdy tak łatwo i tanio tylu jaj nie zdobyli. Bo to zdobywanie jaj to praca nie dla każdego. Ptaki są chytre, wybierają takie zbocza skał, gdzie to wierzchołek dobrze nad przepaścią sterczy, jak balkon, gdzieś w południowych krajach...

— Zbieracze opuszczają liny, mocując je za kamienie i łażą jak małpy i zwisając na linach sięgają do gniazd... A hen, głęboko, pod nimi morze huczy na ostrych przybrzeżnych skałach, a ptaki dziobią i drapią... Ślisko, zimno, wietrzno. Obcy tego nie dokaże.. Jaki by nie był osiłek i cwaniak...

— Był taki wypadek: ojciec i dwóch synów poszli po zapasy. Mieli jedną linę. Ojciec złaził pierwszy, za nim młodszy, a potem starszy syn. Sławę mieli na wszystkie nasze wyspy. Czy chłopcy gdy podrośli i nabrali wagi, czy lina zwiotczała, dość że starszy widzi, iż na krawędzi przeciera się i puszcza... Mówi więc młodszemu: odetnij starego, może nas jeszcze wytrzyma. Młodszy za nic nie chciał się zgodzić. Starszy wtedy odciął pod sobą obu i wylazł. — Trudno, ganić nie było za co, ale wyemigrował do Ameryki, bo ludzie już szczerzy z nim nie byli. Zmienił nazwisko. Zaginął dla nas...

Zaległa cisza. Łyknięto duży haust elu. Wiatr zaśpiewał za oknem. Spirytusowa lampa syknęła. Posługacz dorzucił węgla do kominka.

Raptem przenikliwie zadźwięczał dyszkant Marka: Niby to marynarz nie potrafi dostać waszych jaj. — Wezmę linę — wejdę i zejdę skąd chcecie. Szetlandczyk tylko gwizdnął, rozkładając ręce.

Śmiechem i docinkami zabrzmiała salka, tylko stary kapitan pokiwał głową:

—Nie rób z siebie większego dziwaka niż jesteś... przemoczyłeś gębe... Oskrób jutro szczytniki, to cię orzeźwi.

Marek nie odrzekł nic.

— Pan rozumie, że całkowicie na własną odpowiedzialność, dodał sucho Szetlandczyk...

Już o szóstej rano Marek dobierał sobie linę z magazynu bosmana.

Paru ludzi z załogi przyglądało się milcząc. Postanowili jednak pójść za nim z ciekawości no i, w razie czego, pomóc koledze. Mechanik był między nimi. Gdy na brzegu załatwiono formalności, bo zezwolenie na lądowanie na Nosie wydawał faktor, taki sołtys pastusi, przewoźnik zabrał ich na swój kuter — wspiął żagle i dostarczył w niespełna trzy kwadranse. Obiecał wrócić za 4 godziny.

Marek nic nie mówił, chociaż widział, że kompani go nie odstępują. Szedł wprost przed siebie wydeptaną ścieżyną, dość stromo wspinającą się między skalnymi zwałami.

Gdy doszli do przepaści, jeden z załogi położył się na brzuchu, doczołgał się do krawędzi, spojrzał i szybko, jak rak, poddał się wstecz.

— Wariactwo, powiedział głośno, skała lśni jak wypucowany mosiądz, i idzie na ukos w głąb.

Marek spokojnie wybrał głaz których kilka leżało nad przepaścią, obwiązał go liną i drugi koniec zrzucił za krawędź. Potem wyciągnął niewielki worek, nałożył go na brzuch i przywiązał, jak pas ratunkowy. To będzie schowek na jaja...

— Dość już udawać rodzicielkę kangura. Wierzymy, że zleziesz... próbował go jeszcze wstrzymać jeden z obecnych.

Marek już trzymał linę w żylastych dłoniach. Wstał na kolana i zaczął powoli tyłem ześlizgiwać się. Koledzy zamilkli.

Tylko lina lekko drgała od ruchów człowieka... Na mchu pozostała zrzucona czapka marynarska...

— Zaczekamy, powiedział najstarszy, mechanik, siadając i wyciągając z kieszeni fajkę... Zapalili.

Marek spuszczał się po linie jakoś bezmyślnie. Odczuwał w głowie pustkę. Przyzwyczajony był wspinać się po linach, nie tylko złazić, więc nie to było najtrudniejsze. Im niżej spuszczał się ku otchłani, tym nawisła nad oceanem ściana skały więcej się oddalała.

Nareszcie dojrzał wąski występ, na który jeśliby mógł stąpić, to dosięgnąłby kilku gniazd, przyczepionych wokoło.

Przestał spuszczać się. Teraz trzeba było dać linie ruch huśtawkowy i zatrzymać się na występującej krawędzi, nie szerszej chyba od dwóch stóp. Balonik na zawrotnej wysokości...

Targnął się naprzód, sięgnął nogami, błyskawicznie wyprostował się, chwytając rękoma ścianę, puścił linę... Zapomniał o niej.

Całe życie mignęło mu przed oczyma... Ale wiedział i czuł że ma tylko jedną szansę, jedną chwilę ratunku... tylko gdy rozhuśtana lina wróci za pierwszym razem. Potem... potem nie sięgnie... a z dna przepaści nie ma powrotu ani żywemu ani martwemu...

Wyprężył się i skoczył. Dziki ryk wyrwał się z piersi, ale linę uchwycił. Wczepił się w nią, drżąc cały, była jego jedyną ostatnią nicią, łączącą z życiem.

Oddychał ciężko...

Na koniec powoli cal za calem zaczął wspinać się...

Gdy wierzchołek głowy ukazał się nad krawędzią, koledzy zbledli: Marek posiwiał jak gołąb, z ust cienką strugą sączyła się krew. Gdy wyczołgał tułowie na płaszczyznę opadł z sił.

Wyciągnięto go. Zabrano linę.

Trzech ludzi łatwo noszą czwartego.

Przewoźnik burknął: ten będzie pamiętał Holm of Noss...

Tydzień przeleżał Marek w gorączce. Gdy „Drwęca" minęła Kocią Garździel, dążąc na Bałtyk, po raz pierwszy, wyszedł na pokład...

Stary kapitan z mechanikiem właśnie szli ku niemu, wyciągając ręce.

— Dziękuję, powiedział, i zasłabł nagle.

Podskoczyli i posadzili go na składowni. Uśmiech szczęścia nie schodził mu z twarzy. I miał czego być szczęśliwym: podziękował ludzkim głosem. Gardziel mu się odmieniła.

Rzadko to bywa, ale gdy najbardziej ceniony przez Dyrekcję, siwowłosy kapitan Drzazga mija Szetlandy i widzi Noss, zdejmuje czapkę...

Miał rację przewoźnik: pamięta tę ponurą skałę, ale nie przeklina jej. Młodym tylko nie mówi, jak tam było z tym rykiem... Bo młodzi są kpiarze.

Brunon Dzimicz



Napęd kłowy.

Wynalazek śruby okrętowej, zwanej przez fachowców zagranicznych cykloidalną, u nas znanej jako napęd kłowy, nie jest właściwie nowy, gdyż powstał jeszcze w czasie pierwszej wojny światowej. Pozostawał jednak przez dłuższy okres czasu w zapomnieniu i trzeba było dopiero zakończenia ostatniej wojny, aby zainteresowano się nim w szerszym zakresie.

Nowa śruba składa się z okrągłego kadłuba, wewnątrz którego znajdują się dwa rotory, z których każdy posiada 4—6 prostopadle umieszczonych specjalnych łopatek, osadzonych w wodoszczelnych tulejkach. Są one tak skonstruowane, że mogą pracować pod stałym i zmiennym ustawieniem, pod żądanym kątem, w zależności od warunków żeglugi. Ciekawy jest sposób rozwiązania regulacji tego kąta, opracowany podobnie, jak to ma miejsce przy ustawianiu sterów samolotu.

Długość łopatek zależna jest od przeznaczenia statku. Poruszają się one wokół swej osi wraz z rotorem, otrzymującym napęd od motoru Diesel'a przy pomocy sprzęgła, niewiele różniącego się od sprzęgła samochodu. Siła pociągowa śruby zależna jest od kąta ustawienia łopatek, od ustawienia ich osi symetri, która może zmienić się w stosunku do osi symetrii rotoru w granicach pełnego koła, czyli 360 stopni.

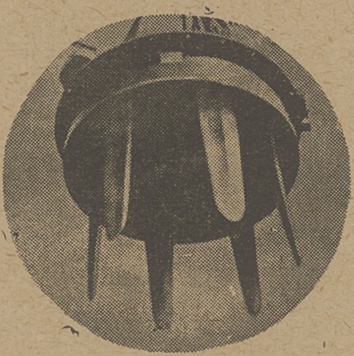
Gdy łopatki posiadają ustawienie w stosunku do osi rotora o 90 stopni, statek stoi w miejscu. Dopiero po przesunięciu osi o pewną ilość stopni, śruba zaczyna działać. Jeszcze jedną ważną właściwością nowej śruby jest to, że eliminuje całkowicie dotychczasowy ster, ciężki i posiadający kosztowne, precyzyjne urządzenia do poruszania. Dwie śruby konieczne do poruszania statku, spełniają równocześnie przez swą specjalną konstrukcję rolę steru, przy czym statek zyskuje na zwrotności.

Ciekawa jest historia powstania i ujawnienia tego wynalazku. Otóż krótko po I wojnie światowej przedstawiono prof. Kirstenowi z uniwersytetu waszyngtońskiego wynalazek do zbadania. Po sprawdzeniu, a nawet po przyjrzeniu się pracy śruby na jednym z portowych holowników, prof. Kirsten orzekł, że nie nadaje się on do wykorzystania, i projekt poszedł po prostu do lamusa.

Po jakimś czasie zainteresowali się wynalazkiem wszędobylscy agenci firmy austriackiej Voth — Schneider w Heindenheimie, zakupili go i przesłali do Europy. Tu, po pewnych drobnych zmianach konstrukcyjnych, zastosowano go na wielu jednostkach rzecznych i portowych, gdzie całkowicie zdał swój egzamin, rozpoczynając następny etap swej historii.

Wynalazkiem zainteresowali się Niemcy i zakupili go dla stoczni wojennych. Został on w laboratoriach ponownie ulepszony i przeszedł do seryjnej produkcji. Zastosowano go na bardzo wielu holownikach i barkach, dźwigach pływających itp., a przede wszystkim na mniejszych jednostkach floty wojennej.

W czasie oswobadzania Belgii i Holandii, wpadł w ręce Amerykanów jeden duży trałowiec niemiecki z takim właśnie napędem.

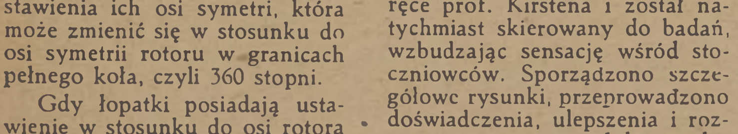


Wnet chciwi wynalazków Jankesi przypomnieli sobie jego historię na terenie Stanów Zjednoczonych i czym prędzej, z zachowaniem daleko idących środków ostrożności, odesłali go „do domu", do portu Monroe w Wirginii.

Tu dostał się on w „czułe" ręce prof. Kirstena i został natychmiast skierowany do badań, wzbudzając sensację wśród stoczniowców. Sporządzono szczegółowe rysunki, przeprowadzono doświadczenia, ulepszenia i rozpoczęto masową produkcję „zdobyczy wojennej". Na uwagę zasługuje fakt, że trałowiec przebył Atlantyk przy bardzo złych warunkach nawigacyjnych i atmosferycznych z szybkością 9,6 węzłów.

Wbudowano wreszcie jeszcze raz udoskonaloną śrubę na jeden z holowników i przeprowadzono próbę z jednostką o dotychczas używanym napędzie. Nowy model pracował z silnikiem mocy 110 KM, stary zaś miał 165 KM. Zwyciężył w tym wyścigu nowy typ, przesądzając automatycznie swój dalszy los.

Nowa śruba posiada więc szerokie możliwości zastosowania na wszystkich mniejszych jednostkach morskich, na wszystkich jednostkach żeglugi przybrzeżnej i portowych, zarówno w Marynarce Wojennej jak i Handlowej.



Sport na Wybrzeżu

W celu zasilenia Funduszu Olimpijskiego i spopularyzowania sportu wśród społeczeństwa, od kilku już tygodni został wprowadzony w większych ośrodkach sportowych Polski, konkurs pod nazwą „Zgadnij kto wygra?" Zasady tego konkursu zostały opracowane na podstawie szwedzkich totalizatorów sportowych. Obecnie także Wybrzeże zostało objęte tym konkursem i należy spodziewać się, że zyska on wielu zwolenników. Warunkiem uzyskania nagrody pieniężnej, która może dojść do 500.000 zł. jest odgadnięcie dwunastu wyników imprez sportowych tygodnia. Kupony na których należy wypełnić przewidywane wyniki zamieszcza co tydzień prasa Wybrzeża, a składać je należy wraz z opłatą 20 zł. za jeden, w następujących firmach: Wrzeszcz, Barlickiego 5, Kolektura W. Stefański, Sopot, Pl. Wolności 10 — „Phanto", Gdynia, Świętojańska 49 — Dom Sportowy.

POŻEGNALNY SUKCES LECHII

Drużyna piłkarska „Lechii", biorąca udział w eliminacjach o wejście do Ligi piłkarskiej, ma szczególnego pecha. Po licznych klęskach, nawet ze słabszymi przeciwnikami, uzyskała w niedzielę 25.11 cenny sukces nad niebezpieczną drużyną „Tarnovii". Wynik ten, nie ratuje jednak drużyny Wybrzeża, gdyż już dawno straciła ona szanse na wejście do Ligi. A szkoda, bo Wybrzeże zasługuje na posiadanie przynajmniej jednej drużyny w Lidze Państwowej.

„Lechia" gromiąc „Tarnovię" 3:1 pokazała, że z powodzeniem mogłaby reprezentować Wybrzeże. Przebojowa gra i dobre opanowanie techniki rokują tej drużynie lepszą przyszłość, pod warunkiem wyrównania formy. Zwłaszcza atak w składzie Kokot, Rogosz i Goździk może być niebezpieczny dla każdej polskiej drużyny, zmusił on niejednokrotnie do kapitulacji reprezentacyjnego polskiego obrońcę Barwińskiego i bramkarza „Tarnovii".

MARYNARZE W REPREZENTACJACH WYBRZEŻA.

Na bokserskie spotkania międzyokręgowe zostali wyznaczeni do reprezentacji Wybrzeża następujący marynarze: w muszej — Iwański i Ligenza, w lekkiej — Buzowski, w średniej — Wąsowicz i w ciężkiej — Lik. Reprezentacje, w skład których wchodzili wymienieni marynarze, stoczyły walki z okręgiem krakowskim i szczecińskim. Jednocześnie oba spotkania zostały przegrane — pierwsze w stosunku 6:10 i drugie 5:11. Porażki te jednak należy przypisać wadliwej organizacji spotkań, w wyniku której decydujące punkty zostały oddane przez zawodników Wybrzeża walkowerem na skutek nadwagi. Sam fakt wystawienia kilku reprezentacyj jednocześnie świadczy jednak o wysokim poziomie i pomyślnym rozwoju sportu pięściarskiego na Wybrzeżu.

DWIE RZEŹBY DŁUTA OFICERA MAR. WOJ.

kpt. mar. Konstantego Lecha



„Gen. Walter"



„Głowa robotnika"

Z bocianiego gniazda

Oczami Anglika...

Przerzucając kartki angielskiego tygodnika morskiego „Fairplay" z dnia 16 października natrafiliśmy na artykuł o polskich portach „z pierwszej ręki" — jak to na wstępie podaje pismo. Ręką tą był sam dyrektor Brytyjskiej Federacji Przemysłowej, Mr. C. F. I. Ramsden, który zwiedzał porty Gdańsk i Gdynię w sierpniu i wrześniu br. Mister Ramsden przyznaje lojalnie na wstępie, że Warszawa jest bardziej zniszczona niż Berlin, ale zaraz po tym pisze, że Wrocław i Gdańsk są bardziej zniszczone niż Warszawa, z którą to opinią nie bardzo się można zgodzić. Opisując pracę w portach polskich wyraża podziw dla „determinacji i chęci do pracy", jaką wszędzie obserwował. Przytaczając cyfry, ilustrujące obroty obu portów Wisły, sugeruje, że pomoc dla portów tych jest już zbyteczna, gdyż osiągnęły one „od 85 do 90 proc. obrotów przedwojennych". Pan Ramsden przyznaje w końcu, że nie udał się do Szczecina dlatego, iż „słyszał, że w 5/6 pozostaje on pod zarządem radzieckim, i na Odrze z powodu zatopionych wraków ruchu nie ma".

Szkoda, że mr. Ramsden nie „odważył się" jednak na wyjazd do Szczecina, bo przekonałby się naocznie o tym, że już cały port jest pod polskim zarządem i pracuje pełną parą, przeładowując tysiące ton dziennie, a po Odrze gęsto kursują barki z węglem śląskim, zaś większość wraków została już dawno wydobyta.

Z harpunem na biegun...

Druga radziecka wyprawa wielorybnicza na wody podbiegunowe opuściła port w Odessie. Flotylla wielorybnicza „Sława" składa się z wielu nowocześnie wyposażonych statków, które opłyną w swym rejsie całą Europę, by na morzach arktycznych rozpocząć polowanie na wieloryby. Będzie ono trwać kilka miesięcy. W tym czasie wyprawa zamierza złowić około 800 wielorybów i przerobić 10 tysięcy ton tłuszczu — to znaczy prawie dwa razy tyle, co podczas pierwszej wyprawy, przeprowadzonej w lecie rb. W czasie połowów flotylla „Sława" będzie wspomagana samolotami wywiadowczymi, które ułatwią wyśledzenie stad wielorybów. Sława dzielnym „myśliwym morskim"!

Wedel o obronie Danii

Nie będzie tu mowa o warszawskim fabrykancie czekolady, lecz o kontradmirale Wedel — dowódcy duńskiej marynarki wojennej, który wypracował nowy plan obrony wybrzeża i wód Danii. Uważa on, że Dania ze względu na swe położenie geograficzne jest predestynowana do roli kontrolera w cieśninach łączących morza: Północne i Bałtyckie. Admirał duński żąda zwiększenia floty wojennej, która, według jego zdania, winna głównie opierać się na silnej flotylli okrętów podwodnych i posiadać ponadto dwa niszczyciele, kilka zespołów kutrów torpedowych, oraz większą ilość okrętów pomocniczych. Kontradmirał Wedel opowiedział się też za wyłączeniem sił powietrznych, zarówno z marynarki jak i z armii lądowej — w celu stworzenia samodzielnej, silnej grupy lotnictwa lądowego i morskiego.

Nowa plaga egipska

Egipt stanowczo nie ma szczęścia. Już od czasów Mojżesza nawiedzają ten kraj ciężkie plagi dziesiątkujące ludność. Pod tym względem okres panowania Ramzesów i innych faraonów niewiele różni się od okresu panowania obecnego młodego króla Egiptu —Faruka. Wybuch epidemii cholery w ostatnich dniach odbił się nie tylko na ludności Egiptu ale i na jego żegludze morskiej, gdyż coraz to nowe państwa zamknęły swe porty przed statkami, przybywającymi z Egiptu. Nawet rząd zaprzyjaźnionej Arabii pozostawił otwartym dla statków z Egiptu tylko jeden port w Dżiddu, zmuszając je jednak do dłuższej kwarantanny i dezynfekcji. Także Turcja zmuszona była zamknąć swe wszystkie porty przed podobnymi statkami, gdyż na statku tureckim „Aksu", który zawinął do portu w Aleksandrii, kilku marynarzy zachorowało na cholerę. Naszym marynarzom nie radzimy używać w potocznej mowie wyrazu „cholera", w myśl sentencji: „Nie wywołuj wilka z lasu".

Ci, którzy bogacą się na cudzej niedoli...

Panama, to nie tylko popularny w lecie typ męskiego kapelusza, lecz przede wszystkim maleńki kraj w Ameryce Środkowej, do którego mamy obecnie całkiem uzasadnioną pretensję. Oto — jak się okazuje — floty Panamy i Hondurasu prowadzą ożywioną agitację werbunkową wśród polskich marynarzy, przebywających jeszcze za granicą, chcąc najwyraźniej zarobić na cudzej niedoli. Co gorsza, wiadomym jest, że pod banderą tych państw nie ma ustawy o ochronie pracy, na morzu, ani in. spekcji pracy, nie istnieją też przepisy, regulujące warunki bezpieczeństwa załóg na morzu. A do tego warto dodać, że statki tych bander są w większości przestarzałe i źle utrzymane.

Przykre to, że niektórzy z naszych „niezdecydowanych" za granicą decydują się raczej na rolę białych murzynów na czarnych statkach, zamiast powrócić do pracy w kraju.

„Słyszał dzwon"

Jesteśmy gorącymi zwolennikami weryfikacji naszego słownictwa morskiego i popieramy w zasadzie wprowadzanie nowych, polskich określeń na miejsce obcych, zwłaszcza niemieckich. Jednak trudno nam powstrzymać się od krytyki takich „nowotworów (złośliwych!)", jakie próbuje lansować na swych łamach „Dziennik Bałtycki" — pismo, które według ostatnich doniesień ubiega się o rolę reprezentacyjnego wydawnictwa morskiego. Że nie łatwa to będzie rola, wnioskujemy z krótkiej notatki, zamieszczonej w Nr 322 tego pisma — pod tytułem „Poniemieckie okręty wojenne dla Francji". Czytamy tam m. in., że: „Wśród jednostek przekazywanych Francji znajdują się: 3 niszczowniki...". Ażeby nie było wątpliwości, co do wprowadzenia tej nowej nazwy okrętu, nieco niżej autor fachowo jeszcze raz podaje: „Za wyjątkiem 3 niszczowników wszystkie powyższe jednostki mogą być z łatwością przystosowane do służby we flocie handlowej". Owszem, mogą ...ale wasze „niszczowniki", Panie Kolego, nie mogą być przystosowane również do służby we flocie wojennej, z tej prostej przyczyny, że marynarka wojenna nie zamierza zrezygnować ze znanych i używanych powszechnie n i s z c z y c i e l i (kontrtorpedowców).

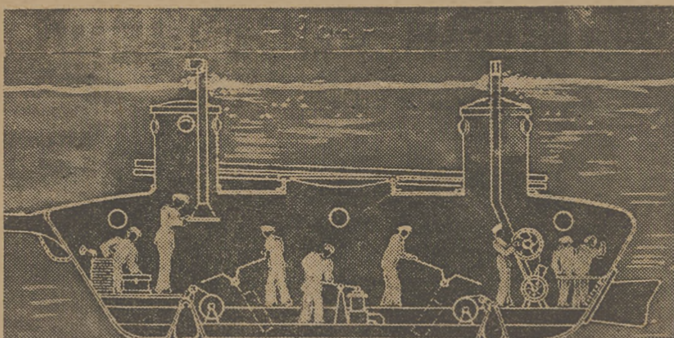
MINY, MINY...

W ciągu trzech lat flotylle francuskich trałowców w łącznej liczbie 115 okrętów, posiadając załogi składające się z 4.800 marynarzy, wytrałowały około 20 tysięcy kilometrów kwadratowych wód morskich, niszcząc 5.500 min. Jest to nie lada osiągnięcie, ale

REKORD „ISKATIELA"

— radzieckiego trałowca znacznie przewyższył rezultat francuskich poławiaczy min. Radziecki trałowiec w ciągu jednego tylko dnia sam zniszczył 11 min różnych systemów.

Pierwszy rosyjski okręt podwodny



Około 1830 roku jeden z carskich generałów, znany podówczas specjalista w dziedzinie budowy min i rakiet, generał Aleksander Szylder, postanowił przerobić minę morską — środek obrony biernej na czynnik przydatny do walki z flotą nieprzyjacielską na jakimkolwiek terenie.

Opracował więc plany łodzi podwodnej, kształtem przypominającej zwykłą łódź, zaopatrzonej w jeden właz dla załogi, uszczelniany w czasie zanurzania, oraz dwie niewielkie wieże. Jedna z nich posiadała peryskop dla obserwacji powierzchni w czasie zanurzania, w drugą wmontowano specjalny ruchomy przewód do wpompowywania świeżego powietrza. Siłę napędową stanowiły mięśnie ludzi poruszających specjalne łopatki, umieszczone symetrycznie po obu stronach kadłuba, dające jej szybkość 180 sążni na godzinę. Cała załoga składała się z dwunastu marynarzy z dowódcą włącznie.

Pierwszy model wybudowano w Zakładach Aleksandrowskich w Petersburgu około roku 1834 kosztem 13.448 rubli. Posiadał on wyporność około 16 ton, a uzbrojenie stanowiła jedna 40-funtowa mina. Aby jej wybuch nie uszkodził łodzi, zawieszano ją na specjalnym wtyku, który wbijano w drewniany kadłub okrętu nieprzyjacielskiego i pozostawiano wraz z wiszącą miną, zrywaną elektrycznie z wnętrza łodzi. Ta ostatnia natychmiast wycofywała się i obserwowała z pewnej odległości skutek, po czym wracała do bazy.

Łódka zanurzała się przez wciągnięcie przez specjalne otwory do wnętrza ciężarów, umocowanych na linach stalowych. Chcąc się wynurzyć — przy pomocy wind opuszczano ciężary na dno.

Dla operacji większej ilości jednostek na pewnej odległości, zaprojektował wynalazca specjalny okręt — matkę, który miał zaotrywać załogę w miny i żywność. Łódź w całym szeregu prób wykazała swą sprawność, gdy jednak w 1838 roku wydarzył się niewielki wypadek, car Mikołaj I zraził się do konstruktora i dalszych prac zaniechano.



FORUM DYSKUSYJNE

OKRĘT czy SAMOLOT?

OD REDAKCJI: Prosimy Czytelników, którzy zechcą wziąć udział w dyskusji o zdecydowane wypowiedzenie się za samolotem lub okrętem, gdyż tylko w ten sposób można będzie wyciągnąć końcowy wniosek z dyskusji o przewadze jednej z tych broni morskich.

OKRĘT

Zwycięstwa samolotów nad okrętami miały miejsce jedynie w wyjątkowych okolicznościach. A mianowicie tylko w wypadku zupełnego zaskoczenia (Pearl Harbor), lub kompletnego braku zabezpieczenia przez własne lotnictwo (Prince of Wales i Repulse). Natomiast we wszystkich innych wypadkach nowoczesne okręty bojowe wychodziły zwycięsko ze spotkań z samolotami, nawet najbardziej desperacko atakującymi — jak np. japońskie samoloty „samobójcze". Wprawdzie mniejsze okręty, jak niszczyciele lub słabo uzbrojone w broń przeciwlotniczą transportowce często padały ofiarą bomb lotniczych. Tym niemniej jednak historia ostatniej wojny wykazała, że zespół floty wyposażony w odpowiednią ilość lotniskowców i potężną artylerię przeciwlotniczą był w stanie zagwarantować bezpieczeństwo nawet najsłabszym, często prawie bezbronnym, jednostkom pływającym. Naturalnie byłoby wielką lekkomyślnością nie doceniać znaczenia lotnictwa w wojnie na morzu, — posiada ono niewątpliwie znaczenie bardzo istotne, zarówno jako broń morska jak i lądowa, jednakże lotnictwo nigdy nie pozbawi floty roli strażniczki interesów morskich narodu, — tak jak i nie zastąpi armii lądowej. Samo lotnictwo — rokując mu nawet najfantastyczniejszy rozwój w przyszłości — nie zdoła unieść ciężaru nowoczesnej wojny.



EDWARD HOLLER (Wrocław)
student Prawa i Wyższej Szkoły Sztuk Pięknych

OKRĘT

Twierdzenie, że samoloty posiadają za sobą moment zaskoczenia jest obecnie nieaktualne, gdyż najnowsze urządzenia podsłuchowe wykluczają prawie zupełnie tę możliwość. A właśnie zaskoczenie było dotąd głównym atutem broni powietrznej. Weźmy na przykład taki wypadek, jak zatopienie „Gromu" pod Narvikiem przez samoloty niemieckie. Było ono dziełem zupełnego zaskoczenia, a przy tym „Grom" w wąskim fiordzie nie mógł dostatecznie wyzyskać swej szybkości i zdolności manewrowania. Również straty poniesione przez Amerykanów w Pearl Harbor, były spowodowane zupełnym nieprzygotowaniem tak załóg, jak i sprzętu technicznego do walki z lotnictwem, a zniszczone pancerniki nie były najnowszej konstrukcji. Jak w wyżej opisanym wypadku nie mogły manewrować, gdyż atak zastał je podczas postoju na kotwicy. Dodać też należy, że pogrom w Pearl Harbor nie był jedynie zasługą lotnictwa bowiem współdziałała z nim i broń podwodna. Natomiast, gdy samoloty natrafiały na przygotowanego i obznajomionego z walką przeciwlotniczą przeciwnika, jakim były okręty w parę lat po rozpoczęciu wojny, spadały dziesiątkami do morza, strącane gęstym i celnym ogniem broni przeciwlotniczej. Najlepszym tego przykładem jest podany już w „M. P." wypadek przedarcia się floty niemieckiej przez kanał La Manche, bezskuteczne ataki lotnictwa niemieckiego na flotę radziecką zamkniętą w Zatoce Fińskiej, lub akcja lotnictwa włoskiego, usiłującego zniszczyć przez liczne ataki brytyjskie siły morskie na morzu Śródziemnym. Jak wiemy teoria włoska „wzięła w łeb" a Sprzymierzeni wylądowali na Sycylii.



WIESŁAW ANDRZEJEWSKI

SAMOLOT

Lotnictwo w minionej wojnie wysunęło się na czoło, jako broń o wielkich możliwościach i dużej skuteczności.

Podczas wielkiej wojny światowej samolot na ogół unikał spotkań z okrętami, w drugiej, wprost przeciwnie, atakował największe kolosy i wychodził zwycięsko z tych pojedynków. Jego moc ofensywna była niespodzianką, nawet dla okrętów wyposażonych w najnowocześniejsze środki obrony przeciwlotniczej. Statystyki wykazują, że na jedną zatopioną dużą jednostkę, przypada przeciętnie ca 8 zestrzelonych samolotów. A przecież koszt produkcji, np. krążownika, jest kilkanaście razy większy niż koszt owych ośmiu zestrzelonych samolotów. Korzyść i skuteczność samolotu jest tu chyba dostatecznie widoczna, mimo, że nie wzięto w tym rozważaniu pod uwagę czasu produkcji i strat ludzi, co jeszcze bardziej potęguje walory samolotu.

Fakt budowy wielu lotniskowców w czasie wojny, również wybitnie świadczy o ważkości samolotu w operacjach morskich. Sam zaś lotniskowiec pretenduje do roli, jaką miał pancernik, przed ukazaniem się samolotu na morskim teatrze wojny.

Jak wynika z doświadczeń ostatnich lat, zwycięstwo w operacjach morskich osiągano tam, gdzie własne lotnictwo opanowało powietrze. Przykładem mogą tu być operacje kombinowane, morsko-lotnicze, wykonane przez U. S. A. na Pacyfiku, zaś przykładem przeciwnym — Norwegia, gdzie prawie zupełny brak lotnictwa po stronie Aliantów, był przyczyną opuszczenia wód norweskich, mimo zadania poważnych strat flocie niemieckiej.

Skuteczność bojową samolotu potęgują, poza radarem, nowe zdobycze techniki, jak silnik odrzutowy czy energia atomowa. Nie należy jednak zapominać, że każdy nowy sukces nauki i techniki, w udoskonaleniu niszczenia, wywołuje inny sukces, neutralizujący działanie pierwszego, jak to miało miejsce z radarem w ostatniej fazie wojny. Dlatego okręt nie traci swego znaczenia, jako jeden z aktywnych środków prowadzenia wojny.

Okręt, jak wiemy z praktyki, posiada dużą wytrzymałość na uderzenia bomb czy torped (pancerniki niemieckie), ich wielkość pozwala na zainstalowanie silnej i różnorodnej obrony przeciwlotniczej, łącznie z radarem, który wskaże cel artylerii i uniemożliwi zaskoczenie. W sumie, są to poważne dane, by sądzić, że okręt ma szanse obrony.

Samolot nie jest w stanie wykonać zadań typowych dla floty, zadań transportu, operacji desantowych, na taką miarę, jak w latach 1940/45.

Reasumując — nie ma floty bez lotnictwa. Nie wielkość i ilość okrętów, nie tonaż, ale flota dysponująca lotnictwem zdolnym zapewnić sobie panowanie nad akwenem przyszłych operacji — to pojęcie nowoczesnej floty.

MAGIERSKI BRONISŁAW
Technik
Warszawa

SAMOLOT

Jako broń walcząca na morzu, w krótkim czasie wysunie się na czoło samolot, pomimo, że okręt posiada bardziej skuteczną broń przeciwlotniczą, a samolot tak ciężkiej broni nie posiada. Okręt spełnia tak ważną funkcję na morzu, że w żadnym wypadku samolot go nie zastąpi pod względem transportu. Samolot w minionej wojnie odegrał ważniejsze zadanie aniżeli okręt, przecież Wielką Brytanię samolot obronił przed najazdem niemieckim. Dziś już olbrzymie samoloty amerykańskie przewożą po kilka ton ciężaru, przebywając wielkie przestrzenie w krótkim czasie, na co okręt musi zużyć wielokrotnie wiecej czasu.

Samoloty z powodzeniem wyzyskiwały w walkach na oceanach — lotniskowce. Samolot po zrzuceniu bomb, wracał na lotniskowiec ładował i ponownie bombardował skutecznie okręty wroga. Wiemy także, że hydroplany świetnie nadają się do ratowania rozbitków na morzu, czy też fotografowania obiektów morskich.

Dzięki dzisiejszej technice, stosującej na samolotach silniki odrzutowe w najbliższym czasie samolot zajmie pierwsze miejsce przed okrętem

RYSZARD SADOWSKI
uczeń gimn.

SAMOLOT

Nie jestem fachowcem w tych sprawach. lecz nie jestem też takim laikiem, który okręt podwodny uważa za „łódź", a statek nazywa okrętem. Zasługę tę przypisuję jedynie „Marynarzowi", którego czytam z przejęciem po kilka razy. Wracając do tematu, przyznaję że ostatnia wojna wykazała przewagę lotnictwa nad okrętem, kiedy słabo uzbrojony w broń przeciwlotniczą, atakowany całymi chmarami samolotów — ulegał.

Nowoczesne jednak okręty rozporządzają taką siłą ognia, że nie chciałbym znajdować się na miejscu lotnika, który byłby ostrzeliwany z okrętu.



CEREFIN JÓZEF

Częściowy wykaz poległych na Wybrzeżu w kampanii wrześniowej

(Dokończenie ze str. 4)

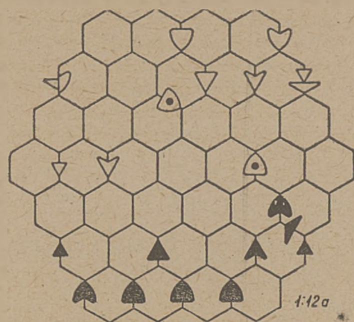
Bosmanmat Marzec, ORP „Gryf".
St. bosman Poklękowski Jan, M. D. Lot.
Mat ndt. Rogalski, ORP „Mewa".
St mar. ndt. Rutkowski Stanisław, ORP „Mewa".
Bosman Sierko Witold, Kapitanat P. W. Gdynia.
St. mar. ndt. Skiba Teofil, Bateria 31.
Mat Szewiałło Edward, Kierowca samochodu panc.
Mar. Szienk ORP „Gryf".
Bosman Szuba, M. D. Lot.
Bosmanmat zaw. Szufarski, ORP „Mewa".
Mar. Szydorski, Bateria 31.
Mar. Zalewski, ORP „Mewa".
Mat zaw. Ziętek Józef, Baon Mar. Woj.
Mar. Jończyk, M.D.Lotn.



(Dokończenie)

1. Partia

Diagram po 12-ym ruchu:



Dla orientacji podajemy po ruchach uszkodzenia (1 i 2) oraz zatopienia (†)

	Białe:	Czarne:
13.	N43—hg	Ł1617 — no
14.	B1x — 76	Kwr — 1314
15.	K1x — fe	N1415 — 89
16.	Nhg — 109	Łno — 10o (2P)
17.	P1011 — 101 (+Ł)	N89 — 8g
18.	Ł87 — ml	N8g — 8f
19.	Kfe — 87	N8f — 7 f
20.	B76 — 67	Sx13 — yk
21.	B67 — e7	Syk — 6 k (+S)
22.	Be7 — 87 (+ N)	Kop — o11
23.	Kwd — ji	Ko11 — o10 (+ P, 1N)
24.	N109 — 10n (1K)	Ko10 — on
25.	Sx5 — 1211	Kon — 16n (+N)
26.	Bx5 — 1211	S6k — e7
27.	Kji — 1110	Se7 — f7 (1K)
28.	B87 — 78	K1314 — kl
29.	P3g — g3	Sf7 — fg
30.	Pg3 — g2	Sfg — gf
31.	Pcb — hg	Sgf — 8 f (+K)
32.	B78 — g8 (+S)	Kkl — 7l
33.	Bg8 — 9m	Prs — 1314
34.	Pg2 — gf	P 1314 — kl
35.	B9m — m9	Pkl — 67
36.	Bm9 — 18	P67 — e7
37.	B'8 — lk (+K)	Pe7 — ef (2P)
38.	Pgf — 8f (1P)	Pef — 1f (+P)
39.	B'k — kl	Plf — 2f

Pozycja figur po 39-tym ruchu czarnych:



40.	Bkl — 78	P2f — 2g (1P)
41.	Phg — gh	Pst — mn
42.	Łml — lm	Pmn — 910
43.	Kl110 — o 10 (1P)	P910 — h10(1K,2P)
44.	Ko10 — n10 (+K, 2P)	P2g — 23
45.	Pgh — 3 h (+ P, 2P)	P23 — b3 (+P)
46.	Kn 10 — 910	Pb3 — bc (port).

KONKURS: Dlaczego czarny pancernik w ruchu 39-tym zamiast 2f nie obrał kurs wprost na port przez linie 12-a2-b2-b3-bc? Uprasza się o nadesłanie odpowiedzi do dnia 31 grudnia br. 5 nagród za trafne rozwiązanie zadania w postaci 5-ciu gier „Admirał".



Tymczyszyn T., Szczecin, Faron K., Oborniki. Numery od 10 — 18 włącznie kosztują 150 złotych. Uczniowie PSM przebywają na pokładzie „Daru Pomorza" tylko w czasie rejsów szkolnych. Egzaminy do Szkoły Jungów lub Rybaków Dalekomorskich odbywają się w P. C. W.M. w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3. Przy przyjęciu do Marynarki Wojennej nie jest konieczna szkoła morska, lecz dobrze mieć ukończoną szkołę techniczną, mechaniczną, elektrotechniczną, budowy maszyn, etc. Fachowcy tego rodzaju są w Mar. Woj. pożądani.

Dobrowolski W., Sopot, Na okładce 24 numeru naszego pisma znajduje się fotografia nowego proporca Marynarki Wojennej. Na tle barw narodowych umieszczony jest Krzyż Grunwaldu. Proporce takie mają wszystkie okręty polskie na dziobie. Zatopiony koło Helu niszczyciel niemiecki należał do klasy „Leberecht Maas". Rozwiązanie konkursu na slogan zamieściliśmy powtórnie w 26 numerze „MP". Na pozostałe pytania odpowiemy listownie z braku miejsca w skrzynce.

Misterski H., Oborniki. Dystynkcje oficerów i podoficerów Mar. Woj. podaliśmy w numerze 4-5 z ub. roku, dystynkcje i stopnie oficerów Marynarki Handlowej podamy przy najbliższej sposobności.

Wszystkim zainteresowanym warunkami przyjęcia do Państw. Szkoły Morskiej na wydział mechaniczny w Gdyni i nawigacyjny w Szczecinie komunikujemy, że zamieścimy je w „MP" natychmiast po ich opracowaniu.

Dominikowski J., Częstochowa. Otrzymane od Z. S. R. R. kutry torpedowe znajdują się w służbie i posiadają numery 1 i 2. Zamówione egzemplarze wysłaliśmy pocztą.

Z. S., Warszawa. Słaby wzrok automatycznie przekreśla Wasze możliwości poświecenia się służbie na morzu, a komisje lekarskie badają bardzo szczegółowo, tak, że nie może być mowy o ewentualnym przyjęciu z zastrzeżeniem. Winniście pomyśleć o innym zawodzie i jeśli koniecznie chcecie pracować nad morzem, macie pole do popisu w pracy na stoczni. Po ukończeniu gimnazjum możecie uczyć się dalej w Liceum Budownictwa Okrętowego, lub na Politechnice Gdańskiej, Wydział budowy okrętów.

Świader M., Odmenia. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego prowadzi dwie szkoły specjalne: Szkołę Jungów — młodszych marynarzy, która kształci kadry marynarskie dla floty handlowej oraz Szkołę Rybaków Dalekomorskich — gdzie kształca się kadry rybaków dalekomorskich, pracujących na trawlerach i lugrach. Poza tym prowadzi ono kursy pracy morskiej, zapoznające praktycznie z najistotniejszymi rodzałami pracy na morzu oraz podobne kursy teoretyczne.

Wszystkim zainteresowanym terminami poboru do Marynarki Wojennej komunikujemy, że informacji udzielają w tej sprawie Rejonowe Komendy Uzupełnień, do których należy się bezpośrednio zwracać.

Rzepniewski A., Przasnysz. Dane liniowców włoskich klasy „Impero" znajdziecie w „Jane's Fighting Ships" 1944-45, natomiast dane nowych jednostek włoskich, francuskich i brytyjskich w nowym wydaniu 1946-47. Danych okrętów japońskich tam nie ma, gdyż zostały w czasie działań wojennych zatopione. Znajdziecie je w którymś z wcześniejszych wydań „Janes'a"

Łojek Jerzy, Warszawa. Okręty wojenne zaopatrzone są bądź w turbiny parowe z kotłami, opalanymi ropą, bądź też, jak to ma miejsce na nowych jednostkach mniejszych, silniki Diesel'a. Okręty liniowe, krążowniki, niszczyciele posiadają turbiny parowe. Na pozostałe pytania z braku miejsca odpowiemy listownie

Warszawiak, W-wa 33. Niszczyciele klasy „Narwik" posiadały jako nazwę literę „Z", i numer. Długość ich wynosi 403,5 stóp, szerokość 38,3 stóp i zanurzenie 9,5 stóp. Dwa okręty tego typu posiada Francja. Są to „Hoche" i „Marceau".

Bartosiak M. i Wierzbicki E., Radom. Skomunikujcie się z Państwowym Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3, gdzie otrzymacie szczegółowe informacje.

Cebula M., Wrocław. Żądane numery wysłaliśmy, adres PCWM. patrz wyżej.

Gelewski T., Szczecin. Plany otrzymaliśmy, dziękujemy serdecznie.

Bryza E., Katowice. Z nadesłanych materiałów nie skorzystamy, lecz radzimy opracować konkretny temat z dziedziny rybołówstwa czy handlu morskiego.

„Działa 406 mm", Łódź. Prosimy o podanie adresu, celem udzielenia odpowiedzi listownej. Na listy nie podpisane nie odpowiadamy.

Witkowski Zdzisław, Tarnów. Warunki przyjęcia na nowy rok szkolny 1948-49 podamy w odpowiednim czasie, gdyż obecny rok szkolny rozpoczął się na Politechnice Gdańskiej w październiku. Rodzaj liceum nie wpływa na przyjęcie, gdyż obowiązuje egzamin konkursowy.

Redziejowski B., Bielsko. Numer wysłaliśmy, modeli okrętów z 17 wieku na razie nie zamieścimy.

Redaktor kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: S. Rolicz i S. Sierecki. Fotografie: J. Uklejewski, „Jane's Fighting Ships", „Putnik", S. I. B. — Photoservice.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"

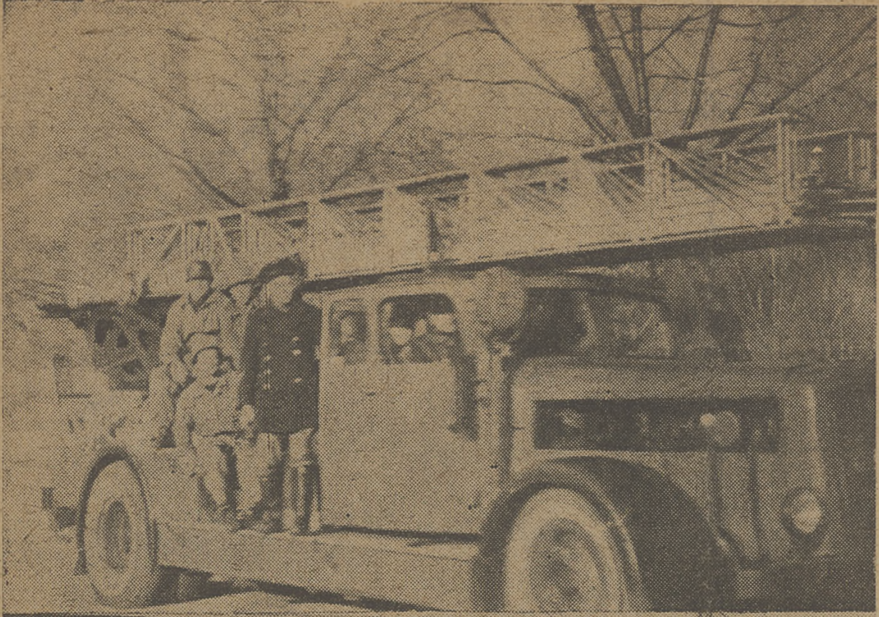
Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

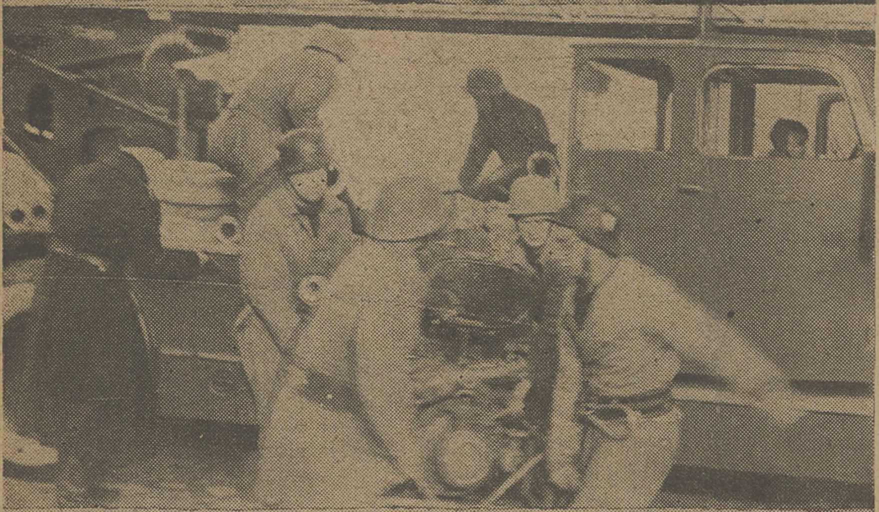
Adres i Administracja: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.

Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. **Zamówienia kierować do Administracji** z równoczesnym przekazem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

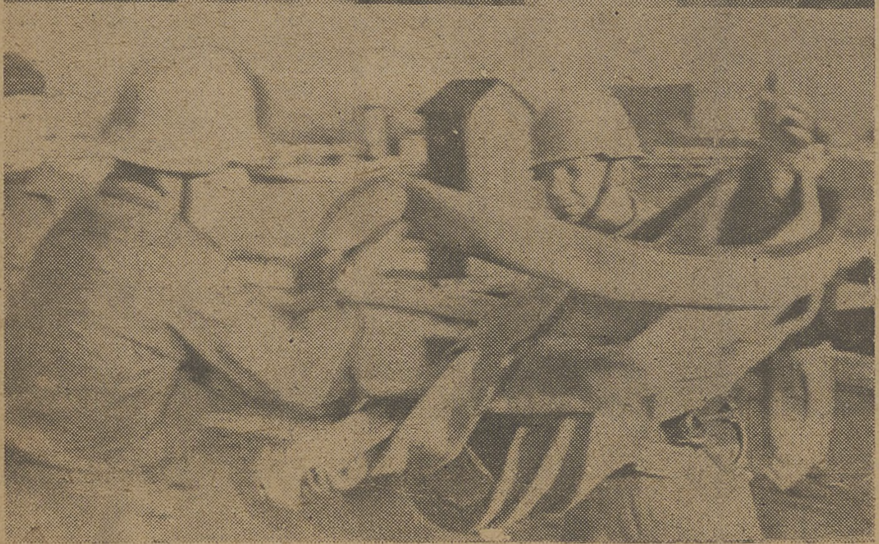
Ogłoszenia: cała strona 87.000 zł; 1/2 str. 45.000 zł; 1/4 str. 23.000 zł; 1/8 str. 12.000 zł; 1/16 str. 6.000 zł; 1 mm. szer. 45 mm. — 75 zł; 1 mm. szer. 63 mm. — 100 zł.

Cena egzemplarza 20 zł.









Woda naprzód!

Zadzwonił telefon, a w słuchawce usłyszałem znajomy głos Inspektora Pożarnictwa Marynarki Wojennej, zapraszającego nas na ćwiczenia bojowe słuchaczy kursu instruktorskiego pożarnictwa.

Może niejeden „marzyciel" zdziwi się, że marynarze służą w straży pożarnej, może wyobraża sobie, że marynarz z wojennej musi tylko na okręcie pływać, i tylko z nim mieć do czynienia. Gdzie tam! Marynarz winien być także wybornym strażakiem. Musi umieć zwalczać pożary na okrętach, ratować ludzi, którym grozi śmierć w płomieniach winien wykazać maksimum przytomności umysłu i poświęcenia.

* * *

— Na wyznaczone stanowiska biegiem marsz!

Dwuszereg łamie się, postacie w szarych hełmach szybko zajmują miejsca przy drabinach, bosakach, wężach, motopompie.

Otwarto zaryglowane dotychczas okna wieży ćwiczebnej i dwóch strażaków, umocowawszy specjalne drabiny, wspina się na piętro. Za chwilę umocowują już linę do następnego ćwiczenia: ratowania strażaka z zagrożonego budynku, oraz tak zwanego — samoratowania.

Padła komenda, w oknie ukazuje się strażak, zapina specjalny pas na uchwycie u liny i odbijając się nogami od muru, zjeżdża szybko w dół, ściągany przez stojących na dole kolegów. Zjeżdża drugi, trzeci i czwarty. Złączono obie liny i rozpoczęto ćwiczenie samoratowania, polegające na opuszczaniu się każdego strażaka na linie. Lądujący pada na ugięte w kolanach nogi, szybko odpina pas, ustępując miejsca następnemu.

Kończą się ćwiczenia na placu, specjalna drużyna ładuje sprzęt na czekający obok samochód z mechaniczną drabiną.

* * *

Warknął stojący na nabrzeżu silnik motopompy. Opodal — silnik samochodu wysuwa 26-ciometrową, mechaniczną drabinę na dach jednego z portowych magazynów. Oto wspinają się po niej dwaj strażacy z prądownicami w ręku, inni podają im długie węże pożarnicze, których końcówki szybko dokręcono do węża głównego.

— Woda naprzód!

Szum silnika przeszedł w jazgot, a równocześnie z dwu prądownic bluznęły strumienie wody, okrywając chmurą wodnego pyłu „zagrożony obiekt", widok na basen portowy, stojące opodal okręty ORP „Sęp" i ORP „Żuraw". Białe strumienie wody biją o dach i mur z ciśnieniem kilku atmosfer, prądownice drżą w rękach strażaków.

Gwizdek ogłasza koniec ćwiczenia. Za chwilę pluton wraca do koszar, gdzie na sali wykładowej oczekuje kursantów szczegółowy wykład o budowie motopompy i jej pracy, ilustrowany rysunkami technicznymi i szkicami.

* * *

Szesnastu „cywilów" Portowej Straży Pożarnej w Gdyni i Gdańsku bierze również udział w tym kursie, przygotowując się do swej odpowiedzialnej pracy. Straż Pożarna portu gdańskiego otrzymała niedawno specjalny 90-ciotonowy statek pożarniczy, zaopatrzony w najbardziej nowoczesne urządzenia z tej dziedziny, między innymi także w specjalne działa wodne, dające strumień o ciśnieniu kilkunastu atmosfer na odległość kilkudziesięciu metrów. Statek ten posiada także specjalne aparaty do gaszenia materiałów łatwopalnych i wkrótce po remoncie wejdzie do służby.

Portowa straż pożarna musi umieć walczyć z ogniem nie tylko na terenie magazynów portowych, lecz także i na wodzie, nierzadko w specjalnych aparatach ochronnych, gdy ratującym i ratowanym grozi w czasie utrudnionej akcji zatrucie gazami lub uduszenie. To, że nasi strażacy ćwiczą na lądzie, jest tylko koniecznym przygotowaniem do właściwej pracy, gdyż podstawowe kanony pożarnictwa są jednakowe zarówno dla oddziałów lądowych jak i dla portowych.

Po tych ćwiczeniach przejdą oni do dalszej służby, tym razem już na swej jednostce pływającej.

(stw.)